إنترناشيونال نت

إنترناشيونال نت

NET International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL NET

INTERNATIONAL 2006

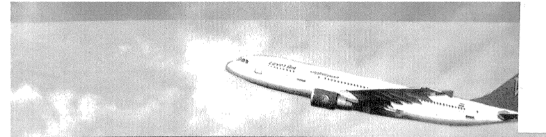
2006

إنترناشيونال نت يناير 2006/ذو الحجة 1426

International Net Janary 2006/ Zu Alhejjah1426









ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير/ عاصم السيد أحمد

تحقيق الوحدة الإسلامية

إفتتح الملك عبد الله بن عبد العزيز عاهل المملكة العربية السعودية فى مكة المكرمة أعمال القمة الإسلامية الإستثنائية الثالثة الذى حضرها ملوك وأمراء ورؤساء وفود 57 دولة إسلامية.

وقد ألقى خادم الحرمين فى الجلسة الإفتتاحية كلمة أهم ما جاء فيها دعوة جلالته لتحقيق الوحدة الإسلامية لمواجهة التخلف والتطرف، والتأكيد على أن نهوض الأمة الإسلامية يستدعى تطهير عقلها وروحها من فساد الفكر المنحرف الذى ينادى بالتكفير وسفك الدماء وتدمير المجتمعات، وأن الوحدة الإسلامية لن تتحقق إلا بالإيمان والإخلاص والمحبة، والكل يتطلع إلى أمه إسلامية موحدة وحكم رشيد لإمكان القضاء على الظلم والقهر، والعمل على تنمية مسلمة شاملة، وتوديع عهد الفرقة والشتات والضعف ليحل محله عهداً جديداً من الوحدة والعزة والقوة، فالأمة الإسلامية قادرة على تحقيق أهدافها ونهضتها مستعينة بالله فى تحقيق ما تصبو إليه.

ولقد أقرت القمة الإسلامية خطة العمل الإسلامى المشترك للعشر سنوات القادمة فى مجالات السياسة والإعلام والإقتصاد والتنمية والتكنولوچيا ومن أهم ما تضمنته الخطة:

- ضرورة التحلى بالإرادة السياسية الضرورية لتحويل الرؤية الجديدة إلى واقع ملموس.
- حث الدول الأعضاء على تنفيذ أحكام ميثاق المنظمة.
- تأكيد الجدية والمصداقية فى العمل الإسلامى المشترك.
- تجديد الإلتزام بالتضامن والمشاركة الجماعية الفاعلة فى جميع المحافل الدولية.
- تعزيز التعاون بين الدول الإسلامية لفض المنازعات وإحلال السلم، وإتخاذ الخطوات الفعلية للتوقيع على النظام الأساسى لمحكمة العدل الإسلامية.
- إعتماد التدابير الملائمة لزيادة التجارة البينية وتعزيز الإستثمارات المشتركة.
- زيادة ميزانيات الدول المخصصة لأنشطة البحث العلمى والتكنولوچيا.
- العمل على تخفيف وطأة الفقر فى دول المنظمة.
- نشر الأفكار الصحيحة عن الإسلام وتوجيه الإستراتيچية التعليمية والإعلامية، ومحاربة التطرف والتعصب.
- تدريس الثقافة والحضارة الإسلامية فى جميع مراحل التعليم، وإعتبار محو الأمية هدفاً إستراتيچياً.
- التسامح والتفاهم مع الأديان والحضارات الأخرى.

وتبنت الخطة بلاغ مكة الذى أكد ضرورة التعامل مع التحديات التى تواجه العالم الإسلامى من خلال رؤية إستراتيچية تخطط لمستقبل الأمة، وتواكب التغيرات الدولية وتطوراتها، والتعامل مع تحديات القرن الحادى والعشرين، وتضمن البلاغ رؤية عامة لهذه التحديات وكيفية التعامل معها، كما دعا البلاغ إلى إصلاح شأن الأمة بالإتفاق على كلمة سواء ركيزتها كتاب الله عز وجل وسنة رسوله صلى الله عليه وسلم، والتصدى بكل حزم لدعاة الفتنة والإنحراف والضلالة التى تحرف مبادئ الإسلام السامية التى تدعو إلى المحبة والسلام والحضارة، وأكد البلاغ على أن الإرهاب ظاهرة عالمية لا يقتصر على أي دين أو جنس أو بلد ولابد من تطوير الأنظمة والقوانين الوطنية لتجريم كل ممارسات الإرهاب ومضاعفة الجهود الدولية لمواجهته، بجانب إنشاء مركز دولى لمكافحته.

وقد أشار المؤتمر إلى أهمية قضية فلسطين التى تعتبر القضية المركزية للأمة الإسلامية، وناقشت القمة الوضع فى العراق وقيام حكومته الدستورية بما يحفظ وحدته وأمنه وإستقراره.

وأكد المؤتمر دعمه لحقوق وتطلعات شعب جامو وكشمير في تقرير مصيره، ووقوفه إلى جانب الحكومة الصومالية فى سعيها لإستعادة الأمن بجانب الإعمار.

وبنهاية أعمال القمة الإسلامية تلا الدكتور أكمل الدين إحسان أوغلى البيان الختامي حيث أعلن أن الإسلام دين الوسطية الذى يرفض التطرف والإنغلاق، وأهمية التصدى للفكر المنحرف وتطوير المناهج الدراسية، وترسيخ القيم الإسلامية، ومكافحة التطرف المستتر بالدين والمذهب، وعدم تكفير أتباع المذاهب الإسلامية، وأهمية إصلاح مجمع الفقه الإسلامى ليكون مرجعية فقهية للأمم الإسلامية.

إن نجاح قمة مكة الإستثنائية يشكل إحياء لمنظمة المؤتمر الإسلامي ودورها فى الدفاع عن القضايا العربية الإسلامية، والأمل كبير فى أن تتحول مقررات هذه القمة إلى واقع عن طريق الصدق والجدية فى العمل الإسلامى المشترك، وحتى تتمكن المنظمة من تنفيذ خططها المستقبلية ومشروعاتها الإصلاحية لابد من الدعم السياسى من دولها بجانب توفير المال اللازم للإرتقاء بالعالم الإسلامى وتحسين صورته فى العالم.

إن مسئولية جميع الحكومات ضمان الإحترام الكامل لجميع الأديان وأهمية الإستخدام الأمثل للموارد البشرية والطبيعية والإقتصادية، فى العالم الإسلامي، وإستعراض مجالات التعاون بين الدول الإسلامية والعمل على تلاحم التجمع العربى مع باقى التجمعات. ولابد من إعادة هيكل المنظمة وتطويرها وتفعيلها بشكل يتمشى مع طموحات الشعوب الإسلامية فى تحقيق مستوى حقيقى من التضامن وإعادة صياغة العلاقة مع الغرب والتعامل مع التحديات التى تواجه العالم الإسلامى.

إقرأ في هذا العدد

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
AS&A Publishing Limited
Registration No. 04761267
Camden Road. Camden Town
London NW1 9DR DX:
57074 Camden town

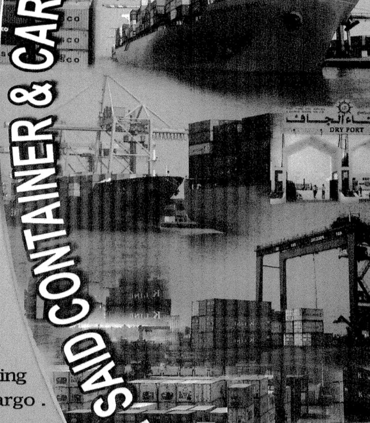
المكاتب والمراسلون
جمهورية مصر العربية
القاهرة Tel. +2- 0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
E-mail: assem355@hotmail.com
سى جول تليفون: +2-03-5745850
السويس
* ربان أحمد بدوى
محمول: 0123184320 - (2+)
* عبد الرحيم مصطفى
محمول: 0124614924 - (2+)
سوريا
* ربان إبراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس
(711999) - (43) - (963+)
* السعودية - جدة
تليفون: (6369985) - (2) - (966+)
فاكس: (6369459) - (2) - (966+)
كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+
توزع فى جميع أنحاء العالم



MINISTRY OF INVESTMENT
HOLDING COMPANY FOR MARITIME AND LAND TRANSPORT

PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.



CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m2
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
  - 2 Mobile Cranes.
  - 6 Transtainer (RTG).
  - 34 Reach Stacker.
  - 47 Tractors & Semi-trailers.

- Inland terminal area: 50000m2
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m2

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .



WEB: www.pscchc.com E-MAIL:info@pscchc.com

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 / 002 066 3220419 P.O.Box : 1239



أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها
يهنئون
الأستاذ/ محمد أحمد مصيلحى
مرشح الحزب الوطنى الديمقراطى
لعضوية مجلس الشعب
عن دائرة باب شرق - فئات
محافظة الإسكندرية
لفوزه الساحق فى إنتخابات
مجلس الشعب عام 2005
ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح
لخدمة أهالى الدائرة
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس القائد
محمد حسنى مبارك
رئيس الحزب الوطنى الديمقراطى
ورئيس الجمهورية


Royal
Logistics
رويال
للخدمات اللوجستية
FIATA
E.I.F.F.A
IATA
رائدة في النقل الدولي واللوجستيات
LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

أجندة إنترناشونال

* قرر الجهاز المركزى للتنظيم والإدارة عقد مؤتمر فى أول يناير الجارى بالقاهرة يتناول التدريب الإدارى لدعم القطاع الخاص والقوى البشرى التى تعمل به، ويشارك فى المؤتمر رؤساء الأجهزة والهيئات والمصانع الحكومية والجامعات وبعض أعضاء هيئة التدريس والمراكز العلمية والمتخصصة.
* يعقد الإمتحان العملى والنظرى للحكام الرياضيين لكرة اليد بالقاهرة يوم 6 يناير الجارى، ويشارك فيه 30 دارساً من كلية التربية الرياضية ببورسعيد والإسماعيلية.
* تستضيف مصر بطولة كأس الأمم الأفريقية رقم 25 فى الفترة من 20 يناير الجارى وحتى 10 فبراير القادم، ويشترك فى البطولة 16منتخباً أفريقياً، وتصل قيمة تذاكر البطولة إلى 8 ملايين جنيه مصرى.
* تتقدم الحكومة المصرية بعد إعادة تشكيلها ببرنامجها لمجلس الشعب فى النصف الثانى من شهر يناير الجارى.
* يعقد المجلس الإستشارى للمنظمة الدولية للهجرة مؤتمره بالعاصمة اليونانية أثينا يوم 23 يناير الجارى تحت رعاية السيدة سوزان مبارك قرينة الرئيس، ويضم المجلس عدد كبير من رؤساء كبريات المنظمات والمؤسسات الخاصة فى العالم.
* تجرى الإنتخابات البرلمانية الفلسطينية يوم 25 يناير الجارى، وتمثل هذه الإنتخابات حدثاً تاريخياً بالنسبة للفلسطينيين والعديد من الأطراف والقوى الإقليمية والدولية الأخرى التى يرتبط ويتداخل أمنها ومصالحها لكل ما يتصل بالقضية الفلسطينية من تطورات.
* تزور القاهرة أواخر يناير الجارى بعثة بريطانية تضم عدداً من رؤساء شركات الخدمات المالية والتأمين والبنوك، حيث تلتقى مع رؤساء الهيئات الرقابية ورؤساء البنوك وشركات التأمين والتمويل العقارى والمسئولين فى وزارة الإستثمار، وسيتم بحث التعاون المشترك فى برامج المشاركة بين القطاع الحكومى والقطاع الخاص، وسبل فض المنازعات الإقتصادية والتجارية.

ويتم خلال شهر يناير الجارى:

* عقد إجتماعاً إستثنائياً لمنظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) بڤيينا للنظر فى خفض الإنتاج فى حال تراجع الطلب عليه.
* عقد المنتدى العالمى الإقتصادى (داڤوس) إجتماعه السنوى بسويسرا، وقد وجه المنتدى الدعوة للرئيس محمد حسنى مبارك والدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء وعدد من الوزراء الإقتصاديين للمشاركة فى الإجتماع.
* يتم إعلان أول إتفاقية تعاون قانونية وإطارية مؤسسية تجمع رؤساء دول حوض النيل العشر على سياسة وإستراتيجية مائية واحدة متفق عليها بالإجماع عقب إعلانها فى أديس أبابا بأثيوبيا.

حركة الموانى المصرية
خلال شهر أكتوبر 2005

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال أكتوبر 2005

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد وشرق بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	إجمالى
بضاعة عامة	507.1	402.7	91.3	0.0	354.3	74.4	0.5	14.8	80.3	1525.5
صب جاف	103.4	443.2	0.0	0.0	343.5	61.9	0.0	0.0	0.0	952.0
أتربة وخامات	36.5	663.2	7.0	3.5	0.0	0.0	66.7	0.0	0.0	776.9
ذات طبيعة خاصة	162.1	0.0	0.0	0.0	43.1	15.1	0.0	0.4	0.0	220.8
أسمدة وأملاح	1.5	16.2	0.0	0.0	63.4	3.4	0.0	0.1	0.0	84.5
صب سائل	107.4	0.0	0.0	0.0	23.7	145.0	0.0	0.0	0.0	276.1
إجمالى	918.0	1525.3	98.4	3.5	827.9	299.8	67.2	15.3	80.3	3835.8
ترانزيت	4.9	0.4	583.5	0.0	358.1	0.0	0.0	0.0	29.8	976.8
الإجمالى العام	922.9	1525.7	681.9	3.5	1186.0	299.8	67.2	15.3	110.2	4812.6

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال أكتوبر 2005

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيدوشرق بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	إجمالى
بضاعة عامة	121.0	86.7	58.4	0.0	57.7	58.6	0.0	21.8	128.7	532.8
حاصلات زراعية	37.0	0.0	2.2	0.3	11.3	29.5	0.0	12.4	0.0	92.7
صب جاف	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.5
أتربة وخامات	51.9	96.7	7.1	48.3	189.2	191.6	124.3	1.5	165.3	912.0
ذات طبيعة خاصة	1.2	5.5	0.2	0.0	364.4	0.2	0.0	1.3	0.0	372.7
أسمدة وأملاح	16.4	116.9	7.1	27.4	84.7	0.0	0.0	0.2	0.0	252.7
صب سائل	155.6	125.8	9.0	0.0	3.2	0.0	0.0	0.0	0.0	293.6
إجمالى	383.1	434.1	84.0	112.0	710.5	279.8	124.4	37.2	294.0	2459.0
ترانزيت	1.7	0.9	574.5	0.0	348.3	0.0	0.0	0.0	0.0	925.4
الإجمالى العام	384.8	435.0	658.5	112.0	1058.8	279.8	124.4	37.2	294.0	3384.4

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

غدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال أكتوبر 2005

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد وشرق بورسعيد	العريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	السخنة	الإجمالى
بضاعة عامة	188	69	209	0	168	11	0	0	14	659
صب جاف	6	21	0	0	6	1	0	0	0	34
أتربة وخامات	12	6	4	1	36	0	3	0	0	62
ذات طبيعة خاصة	44	0	0	0	32	11	0	0	0	87
أسمدة وأملاح	1	1	3	0	18	2	0	0	0	25
صب سائل	32	6	0	0	4	23	0	0	0	65
مولاس	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
إجمالى	283	103	216	1	265	48	3	0	14	933
ركاب	18	0	22	0	0	29	87	105	0	261
أخرى	25	0	61	0	12	33	0	0	0	131
إجمالى عام	326	103	299	1	277	110	90	105	14	1325

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال أكتوبر 2005

ميناء	برسم البلد			ترانزيت			الإجمالى
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الأسكندرية والدخيلة	30988	27612	58600	470	284	754	59354
بورسعيد وشرق بورسعيد	8133	10152	18285	65000	66423	131423	149708
دمياط	5650	6143	11793	40556	44061	84617	96410
السويس والأدبية	407	187	594	0	0	0	594
السخنة	8194	11406	19600	2950	0	2950	22550
الاجمالى العام	53372	55500	108872	108976	110768	216794	328616

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (قادمون – مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر أكتوبر 2005

البيان		الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	15448	13918	38151	65785	48661	14282	3950	200195
	مغادرون	15350	13189	80728	98766	69738	9178	3145	290094
	إجمالى	30798	27107	118879	164551	118399	23460	7095	490289

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر البيانات: إدارة الإحصاء بهيئات الموانى

أضواء على الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية عن التلفيات الناشئة عن التلوث البحرى بزيت وقود السفينة 2001



دكتور / مدحت عباس خلوصى
مساعد عميد كلية النقل البحرى للدراسات العليا

تم التوقيع على هذه الإتفاقية فى 23 مارس 2001. هذه الإتفاقية وضعت من أجل تحقيق هدفين عامين الهدف الأول هو إتخاذ التدابير الوقائية من أجل خفض والسيطرة على التلوث الناشئ عن إنسكاب وقود السفينة إلى البحر لتجنب تلوث البيئة البحرية (طبقاً للمادة 194 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار). أما الهدف الثانى من الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية عن التلفيات الناشئة عن التلوث بزيت وقود السفينة 2001 فهو وضع نظام يكفل تعويض من أصابه ضرر ناشئ عن تلوث البيئة البحرية بسبب إنسكاب أو تسرب زيت وقود السفينة (مادة 235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار).

أهداف الإتفاقية:

هذه الإتفاقية سبقتها إتفاقيتان دوليتان إهتمتا بتحديد المسئولية الناشئة عن التلوث بالزيت هى الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية الناشئة عن التلوث 1969 وبروتوكول 1992 والمعروفة بإتفاقية "Civil Liability Convention"CLC وإتفاقية الصندوق الدولى للتعويضات 1975 وبروتوكول 1992 والمعروفة بإتفاقية (IOPCF) International Oil Pollution Componsation Fund، ثم جاءت هذه الإتفاقية لملأ الفراغ الذى ترك مفتوحاً بواسطة الإتفاقيتين CLC & IOPCF. حيث إهتمت الإتفاقيتان بالتلوث الناشئ عن بضائع السفينة مع عدم الأخذ فى الإعتبار أن السفن العملاقة تحمل فى صهاريجها وقوداً يعادل شحنة بضائع لناقلة بترول. ووضعت الإتفاقيتان حدود المسئولية مالك الناقلة التى تنقل زيوتاً أى السفن التى تعمل فى نقل وتجارة الزيت ولا تغطى غيرها من السفن. جاءت الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية عن التلفيات الناشئة عن التلوث بزيت وقود السفن 2001 للمحافظة على التوازن بين الإتفاقيتين السابقتين حيث لا تنطبق إتفاقية (BOPC) Bunker Oil Pollution Convention عند إنطباق الإتفاقيتين السابقتين، فهذه الإتفاقية ليست بديلاً عن إتفاقية تحديد المسئولية الناشئة عن التلوث CLC 1992، كما أنه ليس الغرض منها تعديل أى حق من حقوق تحديد المسئولية طبقاً لإتفاقية تحديد المسئولية 1976وتعديلاتها.

نطاق تطبيق الإتفاقية:

جاءت الإتفاقية لتغطى التلوث الناشئ عن الزيوت الهيدروكربونية التى تستعمل أو يقصد إستعمالها كوقود لتشغيل أو تسيير السفينة أو تشحيم ماكيناتها وكذلك الرواسب الناشئة عن إستعمال هذه الزيوت فقط والتى يتم تجميعها فى سنتينة الماكينات (Bunker Oil) مادة 5/1 من الإتفاقية . لذلك لابد من التميز بين الزيت الذى هو بضائع وذلك الذى هو وقود للسفينة فالزيت الأخير فقط هو ذلك الذى تنطبق عليه الإتفاقية على ذلك فالتمييز بين نوعيات الزيت من أجل تحديد إنطباق الإتفاقية أو عدم إنطباقها يكون بالنظر إلى القصد من هذا الزيت، فإذا كان القصد هو إستعمال هذا الزيت فى تشغيل السفينة أو كان هذا الزيت داخل صهاريج الإستهلاك أو داخل سنتينه تجميع زيت الماكينات تنطبق عليها الإتفاقية، أما إذا كان الزيت بضائع منقولة بحراً داخل صهاريج الشحن أو داخل أنابيب الناقلة فلا تنطبق عليها الإتفاقية.

يمتد نطاق تطبيق الإتفاقية لتغطى المسئولية الناشئة عن الحوادث سواء تلك الحوادث التى سببت تلفيات أو أضرار بالبيئة البحرية (مادة 8/1) أو تلك التى تمثل أو خلقت تهديداً شديداً بتلوث حال للبيئة البحرية (مادة 8/1). على ذلك فعبارة Pollution damage تعنى أى خسارة أو تلف يحدث خارج السفينة يرجع سببه إلى تسرب أو إنسكاب للوقود (مادة 9/1)، كذلك تشمل التكاليف التى يتم إنفاقها من أجل إتخاذ التدابير الواقية لمنع إنتشار الزيت وأى تلفيات تسببها التدابير الواقية.

ولا تغطى الإتفاقية التلفيات والخسارة الناشئة عن الإنفجار، والتلفيات الناشئة عن النيران.

أما من حيث النطاق المكانى لتطبيق الإتفاقية متطبق الإتفاقية على التلوث الذى يصيب الأرض أو المياه الداخلية أو البحر الإقليمى أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لدولة طرف فى الإتفاقية (مادة ii/1/2) . أما بالنسبة للدول الطرف فى الإتفاقية والتى لم تنشئ منطقة إقتصادية خالصة تطبق الإتفاقية على المنطقة الواقعة خلف البحر الإقليمى والتى لا تمتد لأكثر من 200 ميل بحرى من خط الأساس الذى تحدده الدولة طبقاً للقانون الدولى (مادة ii/1/2) ، كما تطبق الإتفاقية على التدابير الوقائية التى تتخذها الدولة أينما إتخذت (مادة 2/ب).

المسئولية عن التلوث:

جعلت الإتفاقية مالك السفينة مسئولاً مسئولية مطلقة عن التلفيات الناشئة عن التلوث بزيت وقود السفينة أو عن التسرب الناشئ عن زيت الوقود.

أما تعريف مالك السفينة Shipowner فيشمل مالك السفينة المسجل إسمه بشهادة التسجيل وكذلك مستأجر السفينة عارية، ومدير ومشغل السفينة (مادة 1/3) أراد المشرع بذلك التسهيل على المتضرر الذى قد يتعذر عليه التعرف على من توجه إليه المطالبة. وحسنا فعلت الإتفاقية بتحديد الأشخاص الذين يمكن للمتضرر من التلوث أن يطالبهم حيث أن أحدهم سيكون مسئولاً أمام الطرف الثالث (الغير).

جعلت الإتفاقية المسئولية التى تقع على الأشخاص السابق ذكرهم والذين يشملهم إصطلاح مالك السفينة "مسئولية مطلقة"، ولم تجعل الإتفاقية المسئولية التى تقع على هؤلاء مسئولية خطئية.

بمعنى أنه لا حاجة للمطالب المتضرر أثناء خطأ مالك السفينة حتى تعوم المسئولية، إذ أن مجرد وقوع الضرر للمتضرر ينشئ المسئولية على مالك السفينة. وعلى الرغم من ذلك يمكن للمالك أن يتجنب المسئولية إذا أثبت أن التلفيات ترجع إلى عمل حربى (مادة 3/3/أ)، أو قوة قاهرة (مادة 3/3/أ) أو أعمال تخريبية (مادة 3/3/ب) أو بسبب عيب فى المساعدات الملاحية يرجع سببه إلى خطأ السلطات المسئولة (مادة 3/3/حـ). أى أن المشرع الدولى أراد بذلك أن يلقى عبء الإثبات على مالك السفينة بدلاً من جعله على المتضرر.

تعرضت الإتفاقية لحالة مسئولية سفينة واحدة عن التلوث عندما يكون لها أكثر من شخص يقع تحت تعريف مالك السفينة هنا تكون المسئولية مشتركة بينهم جميعاً (مادة 2/3) .

ولكن قد تنشأ مشكلة فى حالة التلف الناشئ عن حدث إنسكاب لوقود السفينة بين أكثر من سفينة وتختلط الزيوت المنسكبة بدرجة تصبح فيها غير قابلة للفصل، فى هذه الحالة سيشترك جميع ملاك السفن المسببة للتلوث المسئوليه ولكن فقط فى الجزء من التلفيات المختلطة الغير قابلة للفصل أما بالنسبة للجزء المنفصل فتتحمله السفينة المسببة له.

ولا تنطبق الإتفاقية على السفن الحكومية عندما تستعمل فى أغراض غير تجارية ما لم تعتبر الدولة المتعاقدة غير ذلك . أما جميع السفن التجارية سواء إذا كانت خاصة أو مملوكة للدولة فتخضع للمسئولية والإختصاص كما حددته الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية عن التلوث الناشئ عن وقود السفينة 2001 (BOPC).

كما تعرضت الإتفاقية للحالة التى يتدخل فيها المنقذ لإنقاذ سفينة أو تدخل أى شخص لإتخاذ الإجراءات الوقائية حيث لم تعفى أى منهم من المسئولية إذا تسبب فى حدوث الإنسكاب (ماده 5/حـ).

تحديد المسئولية

لم تضع الإتفاقية حداً لمسئولية مالك السفينة كما فعلت كل من الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية عن التلوث 1969/ CLC1992 ولكن تشارك المطالبات الناشئة عن التلوث بزيت الوقود BOPC المطالبات الأخرى الناشئة عن الملكية طبقاً للإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية 1996/1976.

التأمين الإجبارى ضد المسئولية.

ضماناً لحصول المتضرر على التعويض تطلبت الإتفاقية شأنها فى ذلك شأن الإتفاقية الدولية لتحديد المسئولية عن التلوث CLC1992/1969 ضرورة وجود تأمين إجبارى ضد التلوث البحرى بالزيت. وبالرغم من أن المسئولية عن التلوث الناشئ عن زيت وقود السفينة قد ينشأ ضد أشخاص مختلفة تقع تحت تعريف "مالك السفينة" إلا أن الإلتزام بالتأمين الإجبارى أو الضمان المالى وصفته الإتفاقية بحيث يلتزم به مالك السفينة المسجل إسمه فى شهادة التسجيل فقط، وتخضع له السفن التى تبلغ حمولتها 1000 طن حمولة كلية (مادة 1/7). أما بالنسبة للسفن التى تقل حمولتها الكلية عن 1000 طن فتخضع للقانون الداخلى .

جميع السفن التى تزيد حمولتها على 1000 طن حمولة كلية سواء إذا كانت مسجلة فى دولة طرف فى الإتفاقية أم لا يتعين أن تحمل "شهادة تأمين ضد التلوث من زيت الوقود" تطبيقاً لإتفاقية BOPC. أما السفن الصغيرة فلا يطلب منها الحصول على تأمين، ولكن مازالت تخضع لنظام المسئولية طبقاً لإتفاقية BOPC.

كما أنه حماية لموانى الدول الأطراف فى الإتفاقية من التلوث الناشئ عن السفن المسجلة فى دولة ليست طرف فى الإتفاقية ومن أجل ضمان حصول الدول الأولى على التعويض لا يسمح للسفينة الغير مسجلة فى دولة طرف فى الإتفاقية والتى لا تحمل شهادة تأمين ضد التلوث من وقود السفينة بإستعمال الموانى أو التسهيلات البعيدة عن الساحل والواقعة فى البحر الإقليمى للدولة الطرف فى الإتفاقية، بمعنى أنه لا يسمح لها بدخول هذه الموانى أو الرباط على الشمندورات البعيدة عن الساحل والتى تقع فى البحر الإقليمى. أما إذا كانت السفينة مسجلة فى دولة طرف فى الإتفاقية ومع ذلك لا تحمل شهادة تأمين ضد التلوث من وقود السفينة فلا يسمح لها بالعمل مطلقا بمعنى لا يسمح لها بالشحن أو التفريغ. السفن المملوكة لدولة طرف فى الإتفاقية ليست فى حاجة إلى حمل "شهادة التأمين" ولكن شهادة تقر فيها سلطات الدوله ملكية السفينة وتقر أن المسئولية مغطاة طبقاً لحدود إتفاقية BOPC.

على فرض الحالات التى تكون فيها السفن مستثناه من تطبيق إتفاقية BOPC فلا يطلب منها حمل هذه الشهادة والمقصود هنا السفن التى تقل حمولتها عن 1000 طن حمولة كلية. وبالرغم من ذلك تستطيع أى دولة طرف فى الإتفاقية أن تستثنى السفن التى تعمل داخل مياهها الإقليمية من تطبيق النص الخاص بالتأمين الإجبارى.

السلطات المخولة إصدار شهادة التأمين الإجبارى:

بالنسبة للسفن المسجلة فى دولة طرف فى الإتفاقية يجوز لسلطات هذه الدولة أن تصدر "شهادة التأمين" بنفسها كما يجوز لها أن تفوض القيام بهذا العمل لمعهد أو منظمة. ولكن فى جميع الأحوال يقع على الدولة الطرف فى الإتفاقية الإلتزام بضمان سريان الشهادة وتوافر المتطلبات الضرورية من أجل التأمين أو شهادة التأمين (مادة 7/3/أ) وفى حالة تفويض القيام بهذا العمل يتعين تبليغ بنود وشروط عملية التفويض للسكرتير العام للمنظمة البحرية الدولية (ماده 7/3/ب)

السفن المسجلة فى دولة ليست طرفاً فى الإتفاقية لا يجوز لسلطات هذه الدولة أن تصدر " شهادة تأمين ضد التلوث من الوقود". لذلك عندما لا تكون السفينة مسجلة فى دولة طرف فى الإتفاقية يجوز لهذه السفن طلب هذه الشهادة من أى سلطة مناسبة فى أى دولة طرف فى الإتفاقية ذلك أن المادة 7/3/أ أجازت إصدار هذه الشهادة لهذه السفن من أى سلطة مناسبة فى أى دولة طرف فى الإتفاقية.

وتكون جميع الشهادات الصادرة من دولة طرف فى الإتفاقية معترف بها كما تكون سارية المفعول فى مواجهة جميع الدول الأخرى (مادة 9/7).

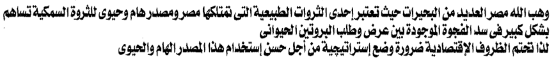
مطالبة المؤمن مباشرة

للمطالب بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث من وقود السفينة أن يوجه مطالبته مباشرة إلى المؤمن (شركة التأمين). وهذا ما قررته إتفاقية BOPC بنصها على أن للمطالب أن يوجه مطالبته إلى المؤمن مباشرة بغض النظر عما إذا كان مالك السفينة قد خرق عقد التأمين وعلى ذلك لا يمكنه التغطية تحت الوثيقة. وبالرغم من ذلك يخول للمؤمن تحديد المسئولية حتى ولو لم تكن مخولة للمالك . ويستطيع المؤمن التمتع بجميع أوجه الدفاع المقررة لمالك السفينة ضد جميع الإجراءات الموجهة ضده.

بالإضافة إلى ذلك لا يجوز للمؤمن تجنب المسئولية إذا كان التلوث ناشئاً عن تواطؤ من المالك (عمل غير مشروع منه). وبالرغم من ذلك لا يسمح للمؤمن توجيه الدفوع المقررة طبقاً لعقد التأمين إلى الطرف الثالث حسن النية. على ذلك فالدفوع المقررة طبقاً لعقد التأمين مثل (خرق المؤمن له لمبدأ أحسن النية) لا تسمح للمؤمن تجنب المسئولية أمام الطرف الثالث.

وقد أعطى المؤمن الحق صراحة فى أن يشارك مالك السفينة فى إتخاذ الإجراءات.

***



البحيرات المصرية والسم فى العسل

بقلم/ إبراهيم أحمد على — مترجم اللغة الفرنسية بهيئة ميناء الإسكندرية

وهب الله مصر العديد من البحيرات حيث تعتبر إحدى الثروات الطبيعية التى تمتلكها مصر ومصدر هام وحيوى للثروة السمكية تساهم بشكل كبير فى سد الفجوة الموجودة بين عرض وطلب البروتين الحيوانى

لذا تحتم الظروف الإقتصادية ضرورة وضع إستراتيجية من أجل حسن إستخدام هذا المصدر الهام والحيوى

حيث إنها عانت فى العقود الماضية من سوء الإدارة وسوء الإستخدام وإستخدمت كمقلب للنفايات ومخلفات المصانع

ولكن مع تزايد الإهتمام العالمى بحماية البيئة والمطالب الدولية بحسن إستخدام الثروات الطبيعية تبنت الحكومة المصرية العديد من السياسات تمشياً من التوجه العالمى لحماية البيئة

إحدى هذه السياسات تهتم بقضية البحيرات المصرية وتقوم بتنفيذها وزارة البيئة بالتعاون مع بعض الوزارات المعنية مثل وزارة البحث العلمى ووزارة الزراعة ففى العاشر من إبريل 2005 عقدت وزارة البيئة أول مؤتمر لها بالقاهرة بهدف وضع أسس ومعايير تنمية البحيرات المصرية وتعظيم العائد الإقتصادى لسكان شواطئ تلك البحيرات والعمل على خلق توازن بين تلك المسطحات المائية والبيئية المحيطة بها وذلك فى حضور ممثلين من وزارة التنمية المحلية وممثلين من وزارة الزراعة ورئيس الهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية

وقد نوه المؤتمر إلى ضرورة تضافر جهود الجهات المعنية للحد من إلقاء النفايات والمخلفات الصناعية بالبحيرات وقامت وزارة البيئة بتوزيع وثيقة مؤلفة من 200 ورقة على السادة أعضاء المؤتمر قامت بأعدادها بالتعاون مع كل من وزارة الزراعة ووزارة التعليم العالى والبحث العلمى ووزارة الداخلية تتضمن أسس ومعايير العمل من أجل إنقاذ البحيرات المصرية والتى تبلغ مساحتها حوالى 10227كم^2

وقد أشارت الوثيقة إلى المخاطر التى تحيط بالبحيرات وهم ثلاثة مخاطر

1 – التلوث
2 – الجفاف
3 – نقص الملوحة

1- التلوث: حيث سحب عينات وقامت الجهات المعنية بتحليلها لتفصح عن النتائج التالية:

إن 9 من 10 من البحيرات المصرية تحوى عناصر ثقيلة (جامدة) وآخر عالقة تتعدى ما تشير إليه المعايير الدولية. كما أن مياة تلك البحيرات تعانى وتتعرض لتغيرات كيميائية خطرة ناجمة من إلقاء المياه المستعملة والنفايات والمخلفات الصناعية والصرف الزراعى بصورة شبه يوميه ودون أى معالجة. وفى تقرير خاص صادر من منظمة الفاو عن بحيرة مريوط مضمونة يشير إلى ما تتعرض له تلك البحيرة من آثار التلوث المدمرة طوال الثلاثين عام الماضية وأشار التقرير أيضاً إلى أن هناك أنواع من الأسماك بتلك البحيرة فى طريقها للإختفاء وتزايد أنواع أخرى قادرة على تحمل آثار التلوث

ومن الجدير بالذكر أن هناك ما يقرب من 24.000 مصنع منها 700 مصنع عملاق على مجرى تلك البحيرات تتخلص من 57% من مخلفاتها يومياً (حوالى 270 طن) بالبحيرات دون معالجة مما يصيب أنشطة الصيد بضرر بليغ

2 - الجفاف "تجفيف البحيرات"

أملاً فى زيادة الرقعة المزروعة قامت الدولة بتجفيف بعض مساحات البحيرات. بالإضافة إلى تأثير التوسع الحضرى ومشروعات التنمية من شق القنوات والترع وإقامة الطرق ومشروعات الكهرباء والغاز. وطبقاً لتقارير وزارة الزراعة عن أكثر بحيرة فقدت جزء من مساحتها هى بحيرة المنزلة حيث كانت مساحتها 750.000 فدان سنة 1950 ومساحتها الحالية 130.000 فدان فقط.

إن بحيرة البردويل مازالت تعتبر أنظف بحيرة مصرية ومازالت تحتفظ بكامل مساحتها

3 - نقص الملوحة

وأيضاً تعانى بعض البحيرات المصرية من نقص الملوحة (التحلية) مما يعطى الفرصة لنمو بعض الطحالب الضارة وورد الماء مما يعوق أنشطة الصيد بها

أنواع البحيرات

يمكن تقسيم البحيرات المصرية إلى ثلاثة أنواع

★ شديدة الملوحة:

بحيرة البردويل بحيرات منطقة السويس والبحيرات المره والتمساح ومرسى مطروح

★ متوسطة الملوحة:

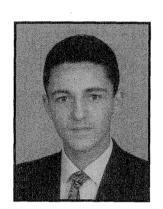
وهى بحيرات شمال الدلتا البرلس – إدكو – مريوط

★ المياه الحلوة:

وهى بحيرة ناصر هذا وتتعرض تلك البحيرات لمخاطر تآكل الشواطئ وإرتفاع منسوب مياه البحر الناجم من التغيرات المناخية (الإحتباس الحرارى) وتشير بعض التقارير الحديثة إلى مخاطر تتهدد بحيرة ناصر (خزان المياه الحلوه) من جراء زحف الرمال لشواطئها الغربية ما يهدد قدرتها الإستعابية لكمية المياه الحلوة وهناك خطر أخر يهدد بحيرة البردويل والتى إستطاعت أن تغزو الأسواق العالمية بمنتجها السمكى هذا الخطر الناجم من إعلان الحكومة المصرية عن زراعة 400.000 فدان وما ينتج من ذلك من مياه الصرف الزراعى مما يؤثر فى طبيعة تلك البحيرة وأنشطة الصيد بها

"يا أيتها النفس المطمئنة * ارجعي إلى ربك راضية مرضية *
فادخلي في عبادي * وادخلي جنتي" صدق الله العظيم

البقاء لله وحده



أسرة تحرير المجلة
وجميع العاملين بها

ينعون بمزيد من الحزن والأسى
فقيد الشباب بالإسكندرية

المغفور له بإذن الله

المهندس / كريم حسين زاهر ياقوت

مدير عام شركة سليم إنترناشيونال

وعضو مجلس إدارة

نادى سبورتنج الرياضى عن الشباب سابقاً

ونجل الزميل العزيز والأخ الفاضل

اللواء بحرى متقاعد

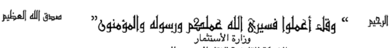
حسين زاهر ياقوت

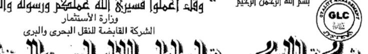
ويشاطرون أسرة الفقيد الأحزان فى مصابهم الأليم

أسكنه الله فسيح جناته

وألهمنا وأهله وذويه الصبر والسلوان

بسم الله الرحمن الرحيم





وزارة الأستثمار
الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع ش.م.م MÆM

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 -2000 Q.M.S

أعتمدت الجمعية العمومية لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع برئاسة السيد اللواء بحرى أ.ح/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى يوم الأربعاء الموافق 2005/9/28 بقر الشركة القابضة بالإسكندرية وبحضور السادة ممثلي الجهاز المركزى للمحاسبات القوائم المالية والحسابات التحليلية فى 2005/6/30

قائمة المركز المالى المعدلة فى 2005/6/30

البيان	2005/06/30	2004/06/30
الأصول طويلة الأجل:		
الأصول الثابتة	309572	299436
يخصم: مجمع الأهلاك	(200940)	(185202)
مشروعات تحت التنفيذ	49042	39671
إستثمارات طويلة الأجل		
إستثمارات فى أسهم شركات أخرى	77049	55575
أصول غير ملموسة	17626	21305
مجموع الأصول طويلة الأجل	252349	230785
الأصول المتداولة		
المخزون	28982	30495
عملاء (بعد خصم المخصص)	12005	11880
حسابات مدينة مختلفة	85895	67732
نقدية بالبنوك والصندوق	90654	76957
مجموع الأصول المتداولة	217536	187064
إلتزامات متداولة		
المخصصات	30707	28269
موردين	20936	12549
حسابات دائنة مختلفة	216221	177210
مجموع الإلتزامات المتداولة	267864	218028
رأس المال العامل	(50328)	(30964)
إجمالى الإستثمار ويتم تمويله	202021	199821
حقوق الملكية		
رأس المال المدفوع	123000	123000
الإحتياطيات	64066	58230
مجموع حقوق الملكية	187066	181230
الألتزامات طويلة الأجل		
قروض من البنوك	5346	6683
حسابات دائنة أخرى طويلة الأجل	9609	11908
إجمالى تمويل الإستثمار	202021	199821

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى 2005/6/30

بالألف جنيه

البيان	2005/6/30	2005/6/30
صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	116326	104714
صافى التدفقات النقدية من النشاط الإستثمارى	(20376)	(24827)
صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	(82253)	(118364)
صافى التدفقات النقدية خلال العام	13697	(38477)
رصيد النقدية فى بداية العام	76957	115434
رصيد النقدية فى نهاية العام	90654	76957

قائمة الدخل عن الفترة من 2004/7/1 حتى 2005/6/30

البيان	2005/2004	2004/2003
إيرادات النشاط	257756	224874
يخصم: تكلفة إيرادات النشاط	(90302)	(80545)
مجمل الربح	167454	144329
يضاف إليه:		
إيرادات أستثمارات مالية	1581	1777
مخصصات أنتفى الغرض منها	5314	2578
يخصم منه:		
رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة	(115)	(82)
مصروفات إدارية أخرى	(16919)	(17995)
مخصصات بخلاف الأهلاك	(9028)	(10485)
أعباء وخسائر متنوعة	(123)	(434)
صافى أرباح النشاط قبل م. التمويل والفوائد الدائنة	148164	119688
المصروفات التمويلية	(6393)	(6626)
فوائد دائنة	3703	6734
صافى أرباح النشاط	145474	119796
يضاف إليه (يخصم منه)		
أرباح (خسائر) فروق عملة	(1016)	1693
إيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة	(10435)	2464
أرباح (خسائر) رأسمالية	(73)	46
إيرادات غير عادية	2364	4538
مصروفات غير عادية	(4088)	0
صافى الربح قبل ضرائب الدخل	132226	128537
ضريبة الدخل	18643	34949
صافى الربح بعد حساب ضريبة الدخل	113583	93588

قائمة توزيعات الأرباح عن الفترة المنتهية فى 2005/6/30

بالألف جنيه

البيان	2005/06/30	2004/06/30
الأرباح القابلة للتوزيع ويتم توزيعها على النحو التالى:	113583	93588
إحتياطيات		
5% إحتياطى قانونى	5671	4677
إحتياطى رأسمالى	164	46
أرباح موزعة		
90% توزيعات للمساهمين	91432	74657
10% توزيعات للعاملين	10159	8295
5% مكافأة أعضاء مجلس الإدارة	5023	4042
توزيعات أخرى		
1% نشاط رياضى	1134	935
1% صندوق التمويل والتدريب والتأهيل		935

قائمة التغير فى حقوق الملكية فى 2005/6/30

بالألف جنيه

بيان	رصيد أول المدة	الزيادة	النقص	رصيد أخر المدة
رأس المال المصدر والمدفوع	123000	-	-	123000
الإحتياطيات	58230	5835		64065
الإجمالى	181230	5836		187065

ملخص الإيضاحات المتممة للقوائم المالية فى 2005/6/30

نبذة عن الشركة : شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم 203 لسنة 1991 ولائحته التنفيذية.

نشاط الشركة : الرائدة فى تداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بأنواعها المختلفة ونقلها إلى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهذه النوعية وإدارة وتشغيل المحطات متعددة الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهادة نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001
الترخيص لمشروع الإسكندرية لتداول الحاويات بمينائى الإسكندرية والدخيلة بمزاولة النشاط بنظام المناطق الحرة إعتباراً من 2005/1/6

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به 200 مليون جنيه ورأس المال المدفوع 123 مليون جنيه موزعة على 24.6 مليون سهم القيمة الإسمية للسهم 5 جنيه.

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى 55.71% القطاع الخاص 4.29% الهيئة العامة لميناء الإسكندرية 40%.

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين 187.066 مليون جنيه كما بلغت حصة المساهمين فى التوزيع مبلغ 91.432 مليون جنيه بواقع 3.72 جنيه للسهم طبقاً لقائمة التوزيعات فى2005/6/30

السياسات المحاسبية: يتم إعداد القوائم المالية والحسابات التحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقا لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم 204 لسنة 2001 ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصرية.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد.

الإستثمارات : تساهم الشركة بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، آمون، ممفيس) للنقل البحرى

إثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية: تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات فى 2005/6/30 .

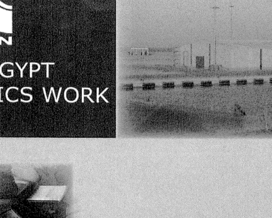
ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

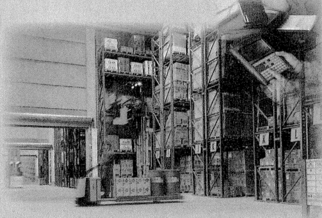
السادة مساهمى الشركة : قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة لشركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع شركة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون 203 لسنة 1991 والمتمثلة فىقائمة المركز المالى فى 2005/6/30 بإجمالى إستثمار بنحو 202.021 مليون جنيه قائمة الدخل بصافى ربح نحو 113583 مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية فى ذلك التاريخ وذلك طبقاً لمعايير المراجعة المصرية وفى ضوء القوانين واللوائح المصرية السارية وقد أبدينا رأياً متحفظاً على هذه القوائم المالية تضمنه تقريرنا المرفق بكتابنا رقم 671 المؤرخ 2005/9/17.
وحيث قررت الجمعية العامة للشركة بجلستها فى 2005/9/28 إعتماد وإقرار قائمة توزيعات الأرباح فقد قمنا بمراجعة القوائم المالية المعدلة فى ضوء قرارات الجمعية العامة للشركة مما يترتب عليه تعديل أرصدة حسابات الإحتياطيات ودائنو توزيعات،
ومع مراعاة ما تضمنه تقريرنا المشار إليه بعاليه من تحفظات فمن رأينا أن القوائم المالية المشارة أعلاه مع الإيضاحات المتممة لها تعبر بوضوح فى جوانبها الهامة عن المركز المالى للشركة فى 2005/6/30 وعن نتيجة نشاطها وتدفقاتها النقدية والتغير فى حقوق الملكية عن السنة المالية المنتهية فى ذلك التاريخ وذلك طبقاً للنظام المحاسبى الموحد والمعايير المحاسبية كإطار مكمل لها وفى ضوء القوانين واللوائح المصرية ذات العلاقة.

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب	مدير عام نائب مدير الإدارة	وكيل الوزارة القائم بأعمال مدير الإدارة
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ أسحق عمر مرسى



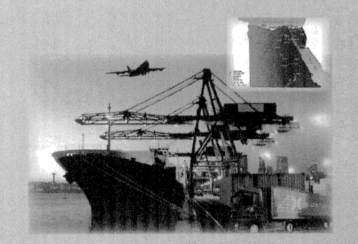
ROYAL WIM BOSMAN EGYPT
MAKING YOUR LOGISTICS WORK





Royal Wim Bosman's 4000m², bonded warehouse in Sokhna Port, offers you optimum warehousing and a complete package of value added services

Royal Wim Bosman provides national distribution all over Egypt and tailor-made logistic solutions. We deliver your goods in the most safe and efficient way.



Royal Wim Bosman Egypt
29 Farid Street -Heliopolis
Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 291 32 15
Fax: +202 414 88 77

Royal Wim Bosman Warehouse
Sokhna Port
Suez, Egypt
www.royalwimbosman.com

آخر أخبار هيئة قناة السويس

المؤتمر الصحفى لإعلان رسوم العبور

عقد الفريق / أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس مؤتمراً صحفياً عالمياً بقاعة المؤتمرات بمركز أبحاث هيئة قناة السويس بالإسماعيلية .. شهده أعضاء مجلس الإدارة، وممثلو أجهزة الصحافة والإعلام المصرية والعربية والأجنبية..

وذلك لإعلان الرسوم الجديدة لعبور السفن فى القناة التى ستطبق إعتباراً من 15 مارس 2006، وفى بداية المؤتمر أعلن الفريق/ أحمد فاضل زيادة رسوم لجميع أنواع السفن العابرة للقناة بنسبة 3%. تعديل المنشور رقم 2004/7 بشأن تخفيض عبور الناقلات الفارغة القادمة من الخليج المكسيكى ومنطقة الكاريبى إلى الخليج العربى 20% تخفيض على رسوم عبور الناقلات العملاقة الفارغة 200 ألف طن فأكثر.

وعلى ضوء الدراسات من قبل لجنة الرسوم والتى تهدف إلى جعل المرور بقناة السويس هو الأرخص والأسرع والأكثر أماناً دائماً .

* هذا وأود أن أشير إلى أن الإيرادات التى تحققت فى عام 2005 والتى بلغت حوالى 3.438 مليار دولار هى أعلى إيرادات تحققت فى تاريخ قناة السويس منذ إفتتاحه وحتى الآن.

* تقوم فلسفة رسوم عبور قناة السويس على عدة مبادئ هامة – هى:

1– أساس فرض الرسوم هو مراعاة المقدرة الكسبية للسفينة Earning Capacity.
2– مبدأ المشاركة فى الوفورات التى تحققها السفن العابرة.
3– تنوع الرسوم حسب نوع السفينة وحجمها والحالة التحميلية ونوع الشحنة.
4– مراعاة حالة السوق والمتغيرات الإقتصادية فى سوق النقل البحرى.
5– توسيع قاعدة المستفيدين من عبور قناة السويس كأساس لزيادة الإيرادات.
6– إستمرار الإلتزام بالمبادئ الأساسية فى عدم التمييز بين السفن.

وفيما يلى بعض هذه المبررات الإقتصادية:

* إرتفاع أسعار الوقود وتوقع إستمرارها فى مستويات مرتفعة ولكن أقل من السائد حالياً مما يرفع أيضاً من قيمة الوفر المحقق بعبور قناة السويس.

* الكميات التى تعبر حالياً هى إما لناقلات عملاقة بالتعاون مع السوميد . وهذه لها رسوم خاصة بها، وباقى الكميات هى التى لا تستطيع خطوط الأنابيب إستيعابها حالياً، وهذه الكميات لا يكون أمامها إلا طريق قناة السويس أو طريق رأس الرجاء الصالح، وقد أظهرت دراسة الرسوم إرتفاع الوفر الذى تحققه هذه الناقلات بما يفوق رسوم العبور.

* زيادة واردات الدول الأوروبية من الفحم. خاصة من أستراليا وجنوب أفريقيا نتيجة زيادة الإعتماد على الفحم فى تشغيل محطات الكهرباء.

وفى هذا الصدد أحب أن أشير أنه لولا مجهودات إدارة الهيئة فى السنوات الأخيرة فى تطوير وتعميق المجرى الملاحى للقناة، والوصول بغاطس العبور إلى 62 قدم – لما إستطاعت القناة إستيعاب حركة ناقلات الصب العملاقة العاملة فى نقل الحديد الخام والفحم.

* تحسن كبير فى الأسواق الملاحية لسفن الحاويات وحاملات السيارات. والذى إنعكس على زيادة نوالين الشحن على الطرق الرئيسية.

* زيادة كميات البترول العابرة للقناة نتيجة زيادة الطلب العالمى على البترول الخام.

التعاون والتكامل مع "سوميد"

* بدأت هذه السياسة فى عام 1997 وقد تحقق حتى الآن إجمالى السفن المستفيدة 675 سفينة حمولاتها بلغت 118 مليون طن، وإجمالى الإيرادات 83 مليون طن.

* تحصيل رسوم الوصول بعد الميعاد المقرر للقوافل على هذه الناقلات والذى يتراوح ما بين 3% و5% و10%.

وبالإضافة إلى ما سبق – يجب ألا نغفل السياسات التسويقية التى أتبعتها الهيئة فى تشجيع السفن على إستخدام طريق قناة السويس، والتى من أهمها:

* سياسة التخفيضات للسفن التى تعمل على الخطوط الطويلة والتى تحقق لها القناة الوفر المناسب، وقد أسفرت هذه السياسة عن تحقيق إيراد إضافى للقناة.

* تخفيض وقت إنتظار السفن لعبور القناة عن طريق السماح للسفن التى تصل بعد الميعاد المحدد للقوافل بدخول القناة مقابل رسم إضافى يتراوح ما بين 3%، 5%، 10%.

* وقد أدى كسب الوقت الذى بدأ عام 1996 بلغ عدد السفن المستفيدة من خدمة العبور السريع 6040 سفينة حققت إيراداً قدره 130 مليون دولار حتى أكتوبر 2005.

* تخفيض رسوم العبور للناقلات العملاقة التى تعبر القناة الفارغة.

* دعم الناقلات أصدقاء البيئة * منح التخفيضات للسفن السياحية

* منح التخفيضات لناقلات الغاز الطبيعى المسال LNG

الملاحة فى قناة السويس:

أصدر قسم الإحصاء – إحصائية الملاحة عن العشرة شهور عن عام 2005 جاء فيها:

– إجمالى عدد السفن العابرة 14.999 سفينة حمولاتها 551.694 مليون طن. بزيادة 1066 سفينة بنسبة 7.7%، والحمولات بزيادة 41.761 مليون طن بنسبة 8.2% – عن نفس الفترة من عام 2004

من بين السفن العابرة:

* 2908 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 120.576 مليون طن.
* 3082 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 90.763 مليون طن.
* 32 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 1.388 مليون طن.
* 1461 سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 14.814 مليون طن.
* 5412 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 264.262 مليون طن.
* 1285 حاملة [صنادل – جرارات متحركة – سيارات] حمولاتها الصافية 54.552 مليون طن.
* 62 سفينة ركاب حمولاتها الصافية 1.063 مليون طن.
* 757 سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 4.276 مليون طن.

بمقارنة إحصائية الملاحة عن العشرة شهور من عام 2005 – بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2004 .. نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:

ناقلات البترول بمقدار 5.541 مليون طن . بنسبة 4.8%.
سفن الحاويات بمقدار 30.437 مليون طن. بنسبة 13%.
حاملات السيارات 3.150 مليون طن. بنسبة 7.3%.
ناقلات مشتركة 99 ألف طن بنسبة 7.7%
حاملات صنادل 2 ألف طن بنسبة 1.1%.
سفن الركاب 135 ألف طن بنسبة 14.5%.
سفن الصب 5.649 مليون طن بنسبة 6.6%.
بضائع عامة ثلاثة آلاف طن بنسبة صفر%.
سفن أخرى 99 ألف طن بنسبة 5.5%.

السيد الفريق/ فاضل، واللواء صبرى العدوى يفتتحان كوبرى الإرشاد

بمناسبة الذكرى الـ 136 على الإفتتاح الأول لقناة السويس.. قام السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس، واللواء/ صبرى العدوى محافظ الإسماعيلية، واللواء/ مساعد وزير الداخلية لمنطقة القناة بإفتتاح كوبرى الإرشاد الجديد الذى قامت الهيئة بتنفيذه بإحدى شركاتها [التمساح لبناء السفن]، وإستمر تنفيذه مدة 8 شهور وتبلغ حمولة الكوبرى 5 طن، ووزن الجسم المعدنى للكوبرى 30 طن.

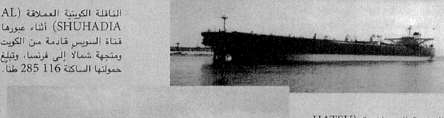
تم دهانه بمواد مانعة للصدأ، وتغطية أرضيته بمواد مانعة للتآكل، وروعى فى الكوبرى عمل عدد / 2 معبرة حديدية لتهدئة السيارات أثناء عبورها على الكوبرى.

شهد الإفتتاح أعضاء مجلس الإدارة بالهيئة والقيادات الشعبية والتنفيذية به بمحافظة الإسماعيلية، بلغ إجمالى تكلفة كوبرى الإرشاد حوالى 1.3 مليون جنيه تحملتها هيئة قناة السويس.

أنباء الملاحة

عبرت قناة السويس خلال شهر أكتوبر 2005 ضمن قافلتى الشمال والجنوب 19 ناقلة بترول عملاقة تزيد الحمولة الساكنة لكل منها على 200 ألف طن.

كما عبرت من كلا الإتجاهين 159 سفينة حاويات ضخمة تزيد الحمولة الكلية لكل منها على 70 ألف طن.



الناقلة الكويتية العملاقة (AL SHUHADIA) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من الكويت ومتجهة شمالاً إلى فرنسا، وتبلغ حمولتها الساكنة 116 285 طناً.



الحاوية البريطانية (HATSU SHINE) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من الصين ومتجهة إلى بريطانيا، وتبلغ حمولتها الكلية 500 80 طن.



انعقد المؤتمر البحرى الدولى التاسع (ماردكون 9) بعنوان (نحو بيئة أفضل فى منظومة النقل البحرى) فى الإسكندرية فى الفترة من 18-19 ديسمبر 2005، تحت رعاية معالى وزير النقل د/ عصام شرف وبرئاسة أ.د/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى، وينظم المؤتمر هذا العام مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى، وميناء هامبورج.

عقدت الجلسة الإفتتاحية فى تمام التاسعة والنصف صباحاً وبدأت بكلمة أمين عام المؤتمر الربان/ محمد سعيد بلبع والتى رحب فيها بالجميع وأعلن الإفتتاح الفعلى لأعمال المؤتمر وعرض لجدول الأعمال. وبعدها كانت كلمة نائب رئيس المؤتمر چيرچن سورجنفرى. ثم جاءت كلمة رئيس المؤتمر د/ عبد الحليم السيد بسيونى عميد مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى حيث رحب بالحضور، وأوضح أن المؤتمر يعقد هذا العام للتعرض لأهم المجالات المرتبطة والمؤثرة فى منظومة النقل البحرى، وذلك مجاراة للإهتمام المتزايد الذى يشهده هذا المجال على مدى ثلاثة عقود ماضية وذلك من خلال الإتفاقيات والقواعد التى أصدرتها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وقيام الدول البحرية الرائدة بتطبيق تلك القواعد، كما أن العديد من الدول أظهرت إهتمام وتفعيل كبير لمنظومات إدارة البيئة داخل الهياكل التنظيمية لموانيها البحرية. ذلك بالإضافة إلى الدوريات البحرية العالمية التى تحرص على تحرير أبواب ثابتة خاصة بالبيئة البحرية.

وهذا ما أكد عليه د/ جمال الدين مختار «رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى – فى كلمته الإفتتاحية بقوله أن عنوان المؤتمر هذا العام إختيار صائب خاصة مع تزايد دعم المجتمع البحرى الدولى للحفاظ على البيئة من خلال تخصيص كثير من المنح الدولية التى تقدمها الدول الصناعية الكبرى والهيئات الدولية.

بعد ذلك ألقى سعادة اللواء/ محمد عبد السلام المحجوب كلمته بالتعبير عن مدى سعادته لحضور إفتتاح مثل هذا المؤتمر الهام بجدول أعماله الدسم الملئ بالأبحاث الهامة والمفيدة، ورحب سيادته بالجميع على أرض مدينة الإسكندرية الجميلة، وتمنى إقامة طيبة للجميع والنجاح الباهر للمؤتمر..



وعن الأثر البيئى فإن النشاط البحرى ليس هو السبب الرئيسى فى تلوث البحار إذ أن إحصائيات دراسات الـIMO أثبتت أن التلوث البحرى الناتج عن السفن يمثل فقط 14% من التلوث البحرى ذلك ما أكده اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى فى الجلسة الإفتتاحية للمؤتمر نيابة عن المهندس/ عصام شرف وزير النقل وأضاف أن المصادر البرية تمثل 62% من كمية التلوث العام.

مشيراً إلى أن البحار تشكل نسبة أكبر من 70% من مساحة سطح الكرة الأرضية، وأن التوازن الذى منحه الله للإنسان عندما يتدخل الإنسان فيه بقصد أو عن جهل فإنه يؤثر عليها وعند حدوث التغير فى الخصائص الطبيعية للبيئة البحرية نتيجة التلوث البحرى بالنفط يؤدى إلى الإخلال بالتوازن فى البيئة البحرية وحدوث أضرار تبيد الثروة السمكية والكائنات البحرية على إختلاف أشكالها وعلى الإنسان أيضاً.

مشيراً إلى أهم حادثة تلوث بحرى أدت إلى إزدياد وعى البحارة والشعوب بأهمية هذا الموضوع وهو حادثة غرق شاحنة البترول Exx onvaldez التى نتج عنها بقعة زيت تقدر 37 مليون لتر من الوقود إلا أن ما إتخذه العالم من إجراءات ساهمت لحد بعيد فى تقليل حوادث وكمية إنسكاب الزيت فى البحار.

مؤكداً أن المؤشرات الإقتصادية السنوية تشير إلى أن الخسائر السنوية تبلغ ما لا يقل عن 7.02 بليون دولار أمريكى نتيجة إلتهاب الكبد الوبائى الناتج عن تناول أغذية بحرية ملوثة حيث يعتمد أكثر من 1.5 مليار نسمة من سكان العالم على البحار كمصدر غذاء رئيسى وحوالى 95% من حصة صيد الأسماك العالمى تأتى من ذلك الجزء من البحر الملاحق للساحل الذى يتأثر بشدة بهذا التلوث.

كما أن المخلفات البلاستيكية التى تلقى فى البحر أدت إلى نفوق أكثر من مليون طائر بحرى وحوالى 100 ألف من الثدييات البحرية وعدد لا يحصى من الأسماك سنوياً.

وأضاف إللواء شيرين حسن أن نسبة 14% من التلوث المسبب بها التلوث البحرى تشمل كل أنواع وأنشطة النقل البحرى وقد أشار إلى أهمها:

تابع المؤتمر البحرى الدولى التاسع

1- إنتقال مياه الصابورة من بحار إلى بحار.
2- إلقاء مخلفات السفن والتفريغ الغير قانونى لمياه السناتين.
3- إنسكاب الوقود (زيت) سواء نتيجة حوادث التصادم أو بقايا أعمال نقل وقود.
4- البويات البحرية المقاومة للحشف والصدأ.
5- ترسب نواتج الإنبعاثات الحرارية من محركات السفن.
6- إغراق النفايات والمواد الأخرى.
7- هذا بخلاف التلوث المحتمل من تصادم بين السفن التى تحمل مواد نووية أو خطرة أو مواد كيماوية.

وقد تعاملت المنطقة البحرية العالمية مع كل هذه الأسباب من خلال عدة إتفاقيات وبروتوكولات أهمها:

1- الإتفاقية الدولية لإدارة مياه الصابورة Ballast Water (2004) Management.
2- بروتوكول 1973 بشأن مقاومة التلوث الناتج من مواد بخلاف الوقود Protocol Relating to intervention on the hign sea in cases of pullution by substances other oil 1973.

وقد خرج المؤتمر بالتوصيات الآتية:

أولاً: فى مجال الحفاظ على البيئة:

1- سرعة العمل على تطوير وتفعيل دور منظومة إدارة البيئة بهياكل قطاع النقل البحرى والموانى البحرية والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية وتدعيمها بالكوادر البشرية المتخصصة.
2- مراعاة الأبعاد البيئية فى أعمال إنشاء وتطوير وتحديث الموانى البحرية والمنصات البحرية.
3- التوصية بقيام هيئة قناة السويس وإدارات الموانى بالإستعانة بالمراكز المتخصصة فى مراقبة وتقييم الأحوال البيئية.
4- التوصية بقيام هيئات الموانى بإلزام المشغلين بالموانى بإستخدام التكنولوجيا الحديثة فى التداول والتخزين للبضائع الصب الملوثة للبيئة.
5-نشر الوعى البيئى فى مجتمع النقل البحرى من خلال إصدار النشرات الدورية.
6- دراسة ومقارنة المنظور الأوروبى للموانى صديقة البيئة ومدى الإستفادة به فى التطبيق على الموانى المصرية والإقليمية.
7- الإهتمام الفعال بحالة البحيرات المنتجة للأسماك وتخليصها من التلوث.

ثانياً: فى مجال مكافحة التلوث:

1- تكثيف الإستعانة بتقنيات مراقبة ومكافحة التلوث.
2- دعم الإتصال والتعاون بين الجهات المعنية بمراقبة ومكافحة التلوث على المستوى الوطنى والإقليمى.
3- وضع وتحديث المنظومة الوطنية والإقليمية لمكافحة التلوث وتوفير الإمكانات المتخصصة للحفاظ على البيئة البحرية.
4- تحديث خطط الطوارئ القومية لمواجهة كوارث التلوث.
5- فرض غرامات مالية باهظة عند عدم الإلتزام بقواعد منع التلوث أو التسبب فى وقوعه لتشكل رادعاً لكل من يتهاون فى الإلتزام بهذه القواعد.
6- توسيع المشاركة فى تدريبات ومناورات مواجهة أخطار التلوث البحرية.

ماذا تنتظر من

لائحة تنفيذية جديدة لقانون جمركى قديم

محاولات غير مجدية لمشروع اللائحة الجمركية الجديدة



بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر
المحامى بالنقض والدستورية العليا
وعضو إتحاد المحامين العرب

حاولنا فى المقال السابق أن نوضح حقائق نستكمل بعضها الآن، فى مجال تطبيق لائحة جمركية جديدة فى ظل ثوب قانون جمركى قديم لزيادة العديد من الرقع مع ملاحظة أن التعديلات التى أدخلت على اللائحة- كما سوف نوضح - سوف تتعارض مع القواعد القانونية والعملية الهامة التى تزعزع الثقة فى كل محاولات التجديد، ولابد أن نوضح الأسس التى قام عليها النظام الجمركى القديم ومحاولات التطوير وأساسها العملى فى القانون القائم الآن.

كان لقانون الجمارك إستراتيجية ورؤية مستقبلية حيث وضع قانون الجمارك الحالى 66 لسنة 63 فى ظل المنهج الإشتراكى الشمولى للدولة، وكانت مسيرة التنمية الإقتصادية فى مهدها الأولى سبقتها تشريعات جمركية تحدد أنظمة جمركية متطورة متناثرة خلال الخمسينات (المناطق الحرة والدروباك والسماح المؤقت) وكان للمشروع هدف واضح هو إزالة النظام الجامد فى اللائحة الجمركية الصادرة منذ 1884 وكذلك التأكيد على جباية الضرائب تحت مسمى الضرائب الجمركية فإذا ما أطلعنا على المذكرة الإيضاحية لذلك القانون يتبين أنه قرر صراحاً بأنه "نظراً لتوفير عناصر الضريبة ومقوماتها فى (الرسم الجمركى) فقد عدل المشروع عن تلك التسمية الشائعة وعبر عنها بالضرائب الجمركية تصحيحاً للأوضاع وتمشياً مع أصول علم المالية العامة وقد سبق تصويب هذه التسمية عند إصدار التعريفة الجمركية"

ومن ثم كان إتجاه المشرع واضح منذ البداية إلى فرض ضرائب جمركية تمشياً مع الإستراتيجية التى وضعت والتى كانت سائدة فى أغلب الدول الإشتراكية وهى جباية رسوم جمركية من خلال التحصيل وعدم التفريط فى إحدى الموارد السيادية.

ولم يكن يتطلع على ما يجرى على الساحة الدولية من إرهاصات وبوادر تنبئ بظهور الجات فهى لم تنشئ فى يوم وليلة ولكن غياب مصر عن الساحة جعل الأمر جديداً.

فجدير بالذكر بأن الإتفاقية العامة للتعريفات والتجارة وقعت عليها 23 دولة فى 30 أكتوبر 1947 ودخلت حيز التنفيذ فى أول يناير 1948 وكانت الدولة العربية الوحيدة الموقعة عليها هى سوريا، بدأت بتخفيضات جمركية متبادلة بين الأعضاء على بنود بلغ مجموعها 45 ألف بند جمركى وتم وضع قواعد التجارة قبل التفاوض أو إنتظار قيام منظمة التجارة، وبعد مفاوضات طويلة وقعت 53 دولة فى مارس 1948 على ميثاق أطلق عليه"ميثاق هافانا" تلى ذلك مؤتمرات من عام 1950 ثم عام 1965 بإعطاء الأولوية القصوى لخفض القيود التجارية على منتجات الدولة النامية وتكوين لجنة للتجارة والتنمية.

وبين عام 1973 حتى عام 1979 دخلت دول عديدة وصلت إلى 99 دولة، وفى عام 1986 عقد دورة أورجواى ثم إمتدت المفاوضات سبع سنوات حتى 15 ديسمبر 1993 حققت الدورة خفض مقدار 40% من قيمة التعريفة الجمركية عن السلع الصناعية كما زادت نسبة بنود الواردات ذات التعريفة من 21% إلى 73% للدول النامية ومن 78% إلى 99% للدول المتقدمة ومن 73% لتصبح 98% للدول ذات الإقتصاديات الإنتقالية وكانت تلك الفترة تشهد تخلص تدريجى من قيود التصدير وتوسع فرص الوصول لأسواق المنسوجات والملابس ودعم إتفاقيات وإجراءات وقاية والتثمين الجمركى ، ورغم هذا التطور لم يعبأ النظام المصرى بتلك التطورات المتلاحقة على الساحة الدولية، ولم يتهيئ فى الوقت المناسب حتى قام بالتوقيع على الميثاق الختامى لدورة أورجواى فى مراكش بالمغرب فى 15 إبريل 1994 وإنشئت منظمة التجارة العالمية ودخلت حيز التنفيذ فى 30 يونيو 1995 ومنذ ذلك التاريخ دخلت مصر مرحلة جديدة من مراحل التحرر التجارى وتغيرت خلالها الإستراتيجيات وآليات السوق وبالتالى كان يجب أن ينعكس ذلك على القانون الجمركى بإعتباره أحد أدوات التحول الإقتصادى والمؤثر فى التطبيق السليم والعملى وله مردود إقتصادى وسياسى وإجتماعى قوى ينعكس إما سلباً أو إيجاباً على الإقتصاد والدخل القومى بصفة خاصة والخروج من الإطار التقليدى إلى تطوير النظم القائمة والإبتعاد عن النظم التى كانت قائمة، فإذا كانت اللائحة الجمركية الجديدة تنتهج الأسلوب الحديث فإن القانون الجمركى القديم سوف يقف حجر عثرة أمام التشريع الوليد ويفتح الباب للخلاف.

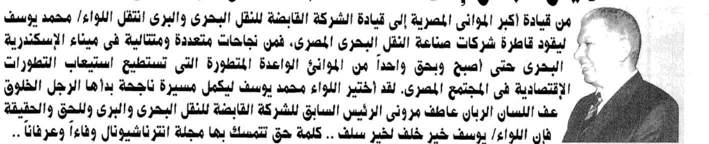
ومثال ذلك فالمادة 11 من اللائحة الجمركية تنص على أنه "إذا طلب أصحاب الشأن تمتع البضائع بإعفاءات أو معاملات تفضيلية طبقاً لإتفاقيات أو إقليمية أو دولية تكون مصر العربية طرفاً فيها ...

معنى ذلك يكون التطبيق بطلب بينما نص المادة الخامسة من القانون تنص على الآتى "تحصل الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب ... وفقاً للقوانين والقرارات المنظمة لها ...." فإذا لم يطلب صاحب الشأن تطبيق الإتفاقية رغم تطبيقها وتم تحصيل الرسوم بالكامل فلا تسأل مصلحة الجمارك طبقاً للائحة بينما قانوناً يلزم تطبيق الإتفاقية وأن لم يطلبها صاحب الشأن ويترتب على ذلك أن من حق صاحب البضاعة إسترداد ما تم سداده بدون وجه حق ولامفر من اللجوء إلى القضاء للتدخل للإسترداد ما تم سداده دون وجه حق، وسوف يثور الجدل والإختلاف فى التفسير والتطبيق القضائى، فكان من المنطقى أن تبذل الحكومة الجهد والوقت لوضع قانون جديد فى ظل منهج جديد بدلاً من ترقيع الثوب القديم

حوار صريح جداً لإنترناشيونال

مع اللواء بحرى / محمد أحمد إبراهيم يوسف

"رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى



من قيادة أكبر الموانى المصرية إلى قيادة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى انتقل اللواء/ محمد يوسف ليقود قاطرة شركات صناعة النقل البحرى المصرى، فمن نجاحات متعددة ومتتالية فى ميناء الإسكندرية البحرى حتى أصبح وبحق واحداً من الموانئ الواعدة المتطورة التى تستطيع استيعاب التطورات الإقتصادية فى المجتمع المصرى. لقد أختير اللواء محمد يوسف ليكمل مسيرة ناجحة بدأها الرجل الخلوق عف اللسان الربان عاطف مرونى الرئيس السابق للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى وللحق والحقيقة فإن اللواء/ يوسف خير خلف لخير سلف .. كلمة حق تتمسك بها مجلة انترناشيونال وفاءاً وعرفاناً ..

واللواء/ يوسف رجل لا يعرف إلا لغة واحدة ألا وهى لغة النجاح والنجاح لا يأتى بالضغط على زر هنا أو هناك وإنما نتاج قرارات صعبة ومصيرية وحساسة .. إن اللواء يوسف أمامه ملف مكتظ بالمشاكل والأزمات، إن مشاكل هذا القطاع تعكس مشاكل مجتمع بأسره، إن المجتمع المصرى يعيش عصر التحولات الكبرى، فمن الإقتصاد الموجه وهيمنة الدولة على كل القطاعات إلى الإقتصاد الحر ونفض الدولة ليديها من كل القطاعات عملية تحول تبدو معقدة ومتشابكة ومتداخلة، عمليات الخصخصة ومشاكل البيع والتقييم والأبعاد الإستراتيجية لبيع بعض الأنشطة والشركات ذات الطابع الخاص، ناهيك عن مشاكل العمالة وحقوق العمال، ملفات شائكة تحتاج إلى رجل بمواصفات خاصة .. واللواء يوسف رجل بالفعل ذو مواصفات خاصة، اكتسب خبراته العريضة من البحرية المصرية ونظامها المحكم انتقل من نجاح إلى نجاح بالعمل الجاد والإخلاص والإنتماء والولاء لن نطيل فى المقدمة حتى لا تخرج من مسارها عن قول الصدق.

لكن بإختصار اللواء محمد يوسف شخصية تستحق الإحترام والتقدير لقد تخرج من الكلية البحرية عام 1969 وتولى مناصب عديدة فى سلاح الغواصات حتى تولى قيادته، ثم قيادة قاعدة بورسعيد البحرية ثم سافر الصين كملحق عسكرى وهناك رأى المجتمع الصينى عن قرب وهناك عاش مع المارد الصينى واكتسب صفات وخبرات عديدة ..

●● ماذا يمثل لك ميناء الإسكندرية؟

● ميناء الإسكندرية هو أكبر ميناء فى مصر وثانى ميناء على مستوى موانئ البحر المتوسط فهو ميناء عريق.

●● ما هو وضع الميناء وحالته عندما توليت المسئولية؟

● عندما توليت مسئولية قيادة العمل بهذا الميناء كانت الأوضاع مأساوية فيه، فقد وجدت «عشوائيات» فى كل مكان داخل الميناء.

●● ما هى أهم السلبيات التى وضعت يدك عليها؟

1- كان هناك تداخل رهيب بين الاختصاصات وتدخل كبير من قبل كافة أجهزة الدولة والوزارات والهيئات كل جهاز يفعل ما يشاء بالميناء، فقد كان الميناء أشبه «بغابة».

2- كان كل شئ فى الميناء بدون ضابط أو رابط بالإضافة إلى وجود مناظر لا تليق بميناء عريق مثل ميناء الإسكندرية، فالمقاهى منتشرة بكثرة داخل الميناء وبشكل عشوائى ويكفى أن نعرف أن عدد المقاهى بالميناء وصل إلى 57 قهوة.

3-كذلك وكانت المبانى متهالكة والمخازن أيلة للسقوط لأنها أنشئت منذ أيام محمد على وحتى هاويس المحمودية الذى يقسم الميناء إلى جزءين لم يشهد أى أعمال صيانة منذ أن بناه محمد على.

4-كانت محطة الركاب شبه مهجورة ومحتلة من قبل بعض المكاتب الإدارية فى حين أن عملها الأساسى هو خدمة السياحة والركاب.

وبشكل عام كان الوضع بميناء الإسكندرية مأساوياً، وكان حجم التداول عندما توليت يزيد على 32 مليون طن وذلك فى مارس عام 2003.

لأننى أكره اليأس و«الفوضاوية» .. قررت منذ اليوم الأول إدخال تغيير جذرى على الميناء وفى كل المجالات وعلى كل الجبهات، وتحملت مسئولية مواجهة التحديات الكثيرة التى كانت تحاول مواجهة التغيير والتجديد بالميناء.

●● وكيف كانت البداية؟

● بدأت بإختيار قيادات ذات كفاءة عالية إخترتهم بنفسى وتحملت مسئوليتهم فى حالة الفشل أو النجاح ووضعنا خطة تطوير شاملة للميناء شملت الأرصفة والحاويات والمحطات وصالات الإنتظار وغيرها.

بدأنا العمل فى كل المشاريع مرة واحدة فلم نبدأ بتطوير جزء دون الآخر لكن فتحنا كل المشاريع وكان ذلك بمثابة «مغامرة محسوبة». وكنا نخشى أن يؤدى العمل فى كل المشاريع مرة واحدة إلى تعطل العمل بالميناء إلا أن ذلك لم يحدث حيث لم تتأثر حركة العمل بالميناء بل على العكس زادت بنسبة 30% وكان من المفروض أن يقل حجم العمل بنفس النسبة لذلك فقد كانت «مغامرة محسوبة» كما قلت.

●● كم عدد المشروعات التى بدأت بها؟

● كانت المشروعات التى عملنا فيها دفعة واحدة حوالى 21 مشروعاً بدءاً من البوابة الرئيسية بالميناء حتى الموازين والأرصفة والإنارة وعمليات الصرف الصحى ومحطات الركاب.

●● والآن كيف أصبحت الصورة؟

● من يزور ميناء الإسكندرية اليوم يشعر بالفخر والإعتزاز بهذا العمل، لأننا نزيل عشوائيات ونواجه جبهات لها مصلحة فى بقاء العشوائيات.

●● كم بلغ حجم الإستثمارات؟

● كلفنا ذلك إستثمارات كبيرة بلغت خلال عام واحد نحو 700 مليون جنيه كانت كلها من خلال التمويل الذاتى للميناء ودون أن نأخذ جنيهاً واحداً من بنك الإستثمار القومى.

●● وهل كان هناك أثرا مباشرا؟

● إنعكست هذه الإستثمارات على أداء الميناء بالإيجاب حيث زاد حجم التداول خلال عام من 32 مليون طن إلى 44 مليون طن أى بزيادة 12 مليون طن وهو أمر أثار إعجاب العديد.

●● هل هناك علاقة بين الميناء والشركة القابضة؟

● العلاقة أو المسافة بين الشركة القابضة وميناء الإسكندرية قد تبدو للبعض بأنها قريبة، لتقارب نوعية النشاط فهذا ميناء بحرى وهذه شركات نقل بحرى لكن الحقيقة عكس ذلك.

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى شركة عملاقة تضم العديد من الشركات ذات النشاط المختلف، بينها شركات الحاويات وشركات توكيلات ملاحية وتوريدات وشركات إصلاح السفن وشركات شحن وتفريغ تلك الشركات موجودة فى حقيبة الشركة القابضة.

كذلك تقوم الشركة القابضة بالمساهمة فى العديد من الشركات المشتركة مثل مساهمتها فى شركة الملاحة الوطنية التى بلغت نحو 58.76% ومساهمتها فى بنك الإسكندرية التجارى والبحرى والتى بلغت 26.26% وفى العربية للملاحة البحرية بلغت 33.8% وفى العربية لنقل البترول 10.4% وفى شركة الجسر العربى للملاحة بلغت 33.3% وفى شركة الترجمان بلغت 46.9% وفى شركة جنوب الوادى بلغت 0.2% هذا بالإضافة إلى العديد من شركات النقل البرى مثل شركة وسط الدلتا وغرب الدلتا وشرق الدلتا وغيرها من الشركات.

●● هل هناك سوء تفاهم بين الموانى والشركات التابعة؟

● بطبيعة الحال كان هناك نوع من عدم التفاهم بين الشركات التابعة والموانئ لذلك كان هدفى الرئيسى هو إزالة هذا الأمر لأن طبيعة العلاقة بين الطرفين حتمية والمصلحة مشتركة.

● وضعت إزالة سوء التفاهم هذا نصب عينى وأعمل على إزالته حالياً، خاصة أن كل رؤساء الموانئ زملائى وكنت أحدهم

●● وماذا عن ملف الخسائر بالشركات التابعة؟

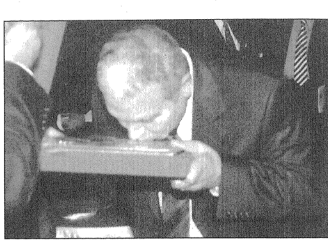
● لا يوجد قطاع بحرى فى العالم يخسر بالعكس المفروض أن يربح لكن فى مصر هناك شركات تابعة بالفعل خاسرة بالشركة القابضة.

● هذا يعود إلى أسباب كثيرة منها على سبيل المثال القرار رقم(1) السنة 98 الخاص بتحرير التوكيلات الملاحية

● أدى هذا القرار إلى إلحاق الخسائر بالشركات العامة حيث تم تحرير هذا النشاط بصورة عشوائية مما أدى إلى تعثر التوكيلات العامة بعد أن كانت تحقق أرباحاً ضخمة.

● كان لابد للإدارة أن تدرك هذا الأمر وتبحث عن حلول لمواجهة المشاكل مثل ترشيد العمالة وإعادة هيكلتها كما يحدث فى القطاع الخاص.

تابع حوار صريح جداً لإنترناشيونال



● اليوم وصل الأمر فى بعض التوكيلات إلى حد العجز عن توفير المرتبات للعاملين .. لذلك الفكر الجديد الذى نسعى إلى تطبيقه هو إنه لا يوجد أجر بلا إنتاج وهو ما أعلنته فى لجنة رؤساء الشركات التابعة، لأنه من غير المنطقى أن شركة مثل العربية للشحن والتفريغ تظل تتحمل أجور العمال سنوات بدون أن يكون هناك إنتاج

● من الممكن أن ندفع أجر شهر أو شهرين لحين إيجاد حل لكن ليس يمكنا دفع الأجور لسنوات دون إنتاج.

●● وهل هذا يعنى بيع الشركات؟

● هذا الأمر لا يعنى اللجوء إلى تصفية الشركات الخاسرة رغم أن القانون يعطينى هذا الحق مادامت خسائر الشركة تجاوزت رأس المال.

●● وما هو الحل؟

● نبحث عن حلول بدون الإضرار بالعمالة فنحن لا نسعى إلى تصفية أى شركة لأن هناك سياسة عامة وهى عدم الإضرار بأى عامل .. لكن لابد أن يعمل هذا العامل وإدارته بجدية لمواجهة الخسائر فالمعادلة سهلة وليست صعبة ولابد للإدارات التابعة من وضع خطة عمل وتنفيذها وتحديد المسئولية وهو ما نسير عليه حالياً فى إدارة الشركة القابضة.

● الإدارة الحكومية للشركات لابد أن تغير فكرها .. وأن تتم إدارة الشركات بأفكار القطاع الخاص

● الصين خير مثال فهى أكبر دولة شيوعية فى العالم ومع ذلك تدير شركاتها بفكر القطاع الخاص وهذا هو سر إنطلاقة الصين الإقتصادية وتفوقها

● لذلك فالمسئول الذى لا يدير شركته بفكر القطاع الخاص يترك مكانه فوراً

●● ما هى آخر أخبار قطار الخصخصة؟

● سياسة خصخصة الشركات التابعة موجودة ولم تتوقف صحيح أن قطار الخصخصة واجهته بعض العثرات خلال فترات معينة لكن سياسة وزارة الإستثمار هى الإسراع فى هذا الإتجاه وهناك عدة أساليب لخصخصة الشركات وليس البيع هو الوسيلة الوحيدة فهناك أسلوب الطرح لمستثمر بالبورصة أو من خلال ضخ إستثمارات من قبل مستثمر رئيسى فى الشركة.

●● وماذا عن شركات الحاويات؟

● شركات الحاويات لها خصوصية وطريقة معينة فى الإدارة والعمل فهى تعمل مع الخارج أكثر وإذا لم تكن لها علاقة خطوط ملاحية ولها ثقة فى هذه المحطة فلن تأتى، خاصة أن المنافسة شرسة فى البحر المتوسط وأى عميل يحتاج إلى سعر مناسب وخدمة مميزة وجيدة، لجذب الترانزيت

●● ماهى المعايير الحاكمة للمنافسة؟

● السعر المناسب ليس هو السعر الأرخص، كما يعتقد البعض، فالقطاع الخاص لا يفكر بهذه الطريقة .. لكن السعر المناسب هو أن تؤدى خدمة جيدة بدون أى تلفيات عند تداول البضائع وتزيلها بأسرع وقت ممكن فإقتصاد اليوم لا يتكلم عن الأرخص.

● لذلك فنحن نفكر فى توسيع قاعدة الملكية من خلال ضخ إستثمارات ضخمة فى مثل هذه الشركات وتسعى إلى جذب شركات عالمية للشركات التابعة مثل شركة «هاتشسون» الصينية السعودية، فمجئ مثل هذه الشركات يعد مكسباً للإقتصاد القومى،

● وشركات الحاويات تحتاج الخبرة العالمية لذلك نسعى إلى بيع شركات الحاويات بالكامل لمستثمر رئيسى من مثل هذه الشركات العالمية أو دخولها كشريك أجنبى له خبرة عالية فى هذه الشركات حتى يتم تطويرها.

●● هل هناك قيود على عملية الخصخصة؟

● لا قيود على بيع الشركات وهذا الأمر أعلنه الدكتور محمود محى الدين وزير الإستثمار سواء كانت الشركة تكسب أو تخسر، إذا جاءها المشترى بسعر مناسب، فهى سياسة واضحة تماماً.

● وهناك عروض تقدمت بالفعل ونقوم بدراستها حالياً، وهناك عرض لإنشاء رصيف حاويات فى محطة حاويات غرب بورسعيد.

وعرض آخر فى محطة حاويات الإسكندرية وكلها عروض أجنبية بإستثمارات ضخمة ومغرية، نقوم بدراستها حالياً

●● وماذا عن التوكيلات الملاحية؟

● الوكالات الملاحية العامة كانت تحقق عائداً كبيراً لأنها تؤدى خدمات بدون فاقد إلا أن دخول القطاع الخاص أضر بها كثيراً حيث لم يستطيع القطاع العام مجاراته فى السوق.

● وهناك توكيل «آمون» على سبيل المثال هذا التوكيل حقق خسائر كبيرة ونحاول حالياً إعادة هيكلته من خلال تطبيق المعاش المبكر، وإكساب الإدارة بعض المهارات للتعامل الجيد مع السوق.

● توكيل القناة رغم أنه جيد إلا إننا قررنا طرح 20% منه فى البورصة قريباً فى إطار خطة إعادة هيكلة الوكالات الملاحية.

● كذلك الترسانة البحرية يجرى حالياً تطبيق خطة لإعادة هيكلتها تمهيداً لطرحها لمستثمر رئيسى.

●● وماذا عن شركات النقل البرى؟

● شركات النقل البرى من الشركات التى تمس المواطن بشكل مباشر بعكس شركات النقل البحرى لذلك نعطى هذه الشركات إهتماماً كبيراً رغم الصعوبات التى تواجهها هذه الشركات، مثل كثرة العمالة.

كافة شركات النقل البحرى بها عمالة كثيفة بجانب أن هذه الشركات تؤدى خدمة لا تتناسب مع التكلفة وهى معادلة صعبة لأن هناك بعداً إجتماعياً ونحن ملتزمون به.

أدى هذا الخلل إلى أن بعض شركات النقل البرى تحقق خسائر كبيرة مثل شركة وسط الدلتا والتى لجأنا إلى دمجها فى شركة غرب الدلتا لمواجهة الخسائر كما قمنا بوضع خطة إدارة جديدة للتشغيل الإقتصادى لهذه الشركات من خلال ترشيد الإستهلاك خاصة مع مضاعفة أسعار الوقود.

هذه الأمور تتم دون المساس بسعر التذكرة، لأننا ملتزمون بهذه الأسعار ونكتفى بإعادة الهيكلة البشرية بمعنى أن كل عامل نضعه فى المكان المناسب لكفاءته بجانب الهيكلة الفنية لكل الوحدات بحيث تعمل بكفاءة.

●● وماذا عن علاقاتكم بالقطاع المصرفى؟

● وقعنا إتفاقيات مع البنوك تسمح للشركات التابعة بالإقتراض بضمان الشركة القابضة وأصبح رئيس الشركة التابعة مسئولاً مسئولية كاملة عن حسن الإستفادة من هذه القروض فى مشروعات تدر عائداً على الشركة مثل شراء أتوبيسات جديدة.

● والشركة الهندسية لتصنيع السيارات من الشركات الكبيرة، وهى شركة واعدة وقد تم طرح إستغلال ثلاثة عنابر مجهزة أو غير مجهزة بمشاركة شركات عالمية لتصنيع أتوبيسات فى مصر وتم طرح كراسات الشروط مؤخراً وفى المرحلة القادمة سوف نختار العروض الأنسب للمشاركة.

●● وماذا عن مشروع تصدير الأتوبيس؟

● هو مشروع هام ونسعى إلى تحقيقه بأسرع وقت لأن المستثمر الأجنبى سوف يصنع لى الأتوبيس وسيكون جزء من الإنتاج مخصصاً للتصدير حوالى 50% والجزء الباقى لسد إحتياجات السوق المحلية.

●● نأتى لقطاع النقل النهرى

● إنضمت شركة «النيل» للنقل النهرى إلى حوزة الشركة القابضة مؤخراً وهى شركة عملاقة لكنها مكبلة بالخسائر وهى عبء علينا.

● وسوف نقوم بوضع خطة لإعادة هيكلتها قريباً

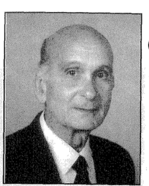
● وإعادة هيكلة الشركات التابعة شملت القيادات العليا أيضاً وليس العاملين فقط حيث تم تغيير إدارات الشركات التابعة وتعيين مجالس إدارات جديدة.







تطقيم السفن لمواجهة المتغيرات الدولية



عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

بعد حوالى عقدين من الزمان، وبعد دخول التقنيات الحديثة فى تسيير السفن، كان من المُفترض أن يقل عدد أفراد طواقم السفن. إلا أن عوامل أخرى دعت إلى إعادة النظر فى تطقيم السفن.
فقضية الإجهاد قد تحركت إلى أعلى قائمة أولويات الجهات التنظيمية، بعد أن تم التعرّف بواسطة المحققين فى الحوادث البحرية على أن عدم كفاية عدد أفراد طواقم السفن، ومن ثم قلة الراحة وإنعدامها أحياناً، كان عاملاً مشتركاً فى جميع حوادث إصطدام السفن ببعضها وجنوحها على البر. فقد وُجد أن القائمين بأعمال الورادى كانوا فُراداً، كما وُجد أنه فى أحيان كثيرة كان الربّان والضابط الأول يتبادلان أعمال الوردية بينهما على ظهر السفن الصغيرة، مما جعل فترات الراحة مستحيلة لهما.

وواضح أنه ستكون هناك حاجة إلى زيادة عدد أفراد الطواقم بالسفن، ولكن ذلك بالطبع سيكون على حساب التكلفة العالية. كما أن قضية زيادة عدد أفراد الطواقم فى السفن تُعتبر تحدّياً للجهات المسئولة عن التعبئة والتدريب.

وقضية عدم كفاية عدد أفراد طاقم السفينة تذهب بعيداً عن موضوع الإجهاد. فتغيير طبيعة العمل على ظهر السفن مع زيادة القوانين والتشريعات وأخيراً إجراءات الأمن، أضافت أحمالاً كثيرة على عاتق أفراد الطواقم فى بعض السفن ذات الأنواع والأعمال الخاصة. وزيادة الأعمال الكتابية على الربان سلبت منه أوقات الراحة التى كان يتمتع بها عندما كان يقوم بها ضابط الراديو أو الضابط الإدارى Purser فى الزمن الماضى. كما أن إحتياجات الأمن بالسفن قد زادت وأفرزت قائمة جديدة من الواجبات والأعباء على أفراد طواقم السفن.

بالإضافة إلى ما سبق، فإن تلبية رغبات الجهات الرئاسية فى البر بشأن المعلومات والبيانات عن السفينة أصبحت عملاً مُرهقاً لطواقم السفن، هذا فضلاً عن الحاجة لمصاحبة فرق التفتيشات المختلفة حول السفينة خلال تواجدها فى الموانى، مما جعل الضباط الكبار فى السفن ينشغلون عن أداء واجباتهم الهامة. وهذه التفتيشات وزيارات مستأجرى السفينة وتفتيشات سلطات الدولة فى الموانى وغيرها أصبحت تشغل المسئولين فى السفينة عن أعمالهم المهنية الهامة الواجبة.

ولمواجهة هذه المشكلة، قام بعض ملاك السفن بإضافة أفراد إلى طواقم سفنهم، فقام بعضهم بتزويد سفنهم بضباط كبار لإستقبال الزائرين والمفتشين فى الموانى حتى يتمكن الضباط من التركيز على واجباتهم فى تداول الشحنات والصيانة فى سفنهم. كما قام بعض ملاك السفن بتعيين ضباط إضافيين على سفنهم للقيام بأعمال السكرتارية والأعمال الكتابية الكثيرة الملقاة على عاتق الربابنة. والبعض الآخر لجأ إلى إعادة تشغيل ضابط الراديو للقيام بهذه الأعمال على سفنهم.

وهناك رغبة زائدة لوضع نظام للعمل فى السفن يجعل حياة الطواقم أكثر سهولة وذلك من خلال إستخدام الحاسبات وتحسين سُبُل الإتصالات بين السفينة ومكاتب الشركة فى البر. فقد وُجد أنه لا جدوى من تبادل المكاتبات الكثيرة وإجراء التفتيشات التى لا تنتهى، والتى يقوم بها المفتشون فى الموانى، الذين ليس لديهم عمل إلاّ محاولة إيجاد الأخطاء وتعريض ضباط السفينة للتحقيقات والمؤاخذة.

كما أن هناك إهتمام بإجراء دراسة شاملة لنظام تطقيم السفن. فهذا النظام لم يتغير منذ بداية القرن التاسع عشر، عندما بدأ إستخدام الطاقة الميكانيكية فى تسيير السفن بدلاً من الرياح والشراع. وجاءت التنظيمات المتعاقبة لتثبّت هذا النظام الذى يتمثل فى تقسيم طاقم السفينة إلى فئتين: ضباط وأفراد، ثم تقسيم كلاً من الفئتين إلى أقسام: السطح والماكينات والإعاشة، وظل هذا التنظيم موجوداً بالرغم من إدخال التقنية الحديثة فى تسيير السفن وتقليل عدد أفراد الطواقم لدواعى توفير التكلفة.

وأصبح فى الإمكان إدخال بعض المرونة فى تطقيم السفن بعد إقرار معاهدة «مستويات التدريب وشهادات التأهيل وأعمال المناوبة» والمعروفة إختصاراً STCW CONVN وذلك سنة 1995. فبموجب هذه المعاهدة الدولية أصبح الإهتمام أكثر بالمهارات عن الإهتمام بأعداد أفراد الطواقم، ونشأت الحاجة إلى إستخدام العمالة متعدّدة الوظائف والضباط مزدوجى الأهلّية القادرين على القيام بالعمل البحرى على السطح والعمل الهندسى أيضاً فى غرف الماكينات.

وجرت عدة تجارب لتنظيمات جديدة للعمل فى السفن بواسطة طواقم قليلة العدد مُدربّة تدريباً عالياً على سفن خاصة حديثة. لكن ذلك كان غير عملى فى مواجهة زيادة التقنيات الحديثة المستخدمة فى هذه السفن وزيادة تكاليفها. وإمتنع معظم ملاك السفن عن الإستثمار فى تلك السفن ذاتية التشغيل غالية التكاليف.

وبقيت المشاكل الرئيسية فى كيفية تشغيل السفن بطريقة ذاتية وبدون طاقم، يتم فيها تلبية المتطلّبات البسيطة لسفينة تسير فى البحر الهادئ عبر الأقمار الصناعية، ثم المتطلّبات العديدة لهذه السفينة عند إقترابها من ميناء ودخولها وخروجها منها ورُسوّها ومغادرة المرسى فيها، وكذا عندما تواجه تلك السفينة بيئة قاسية من رياح وأمواج وهى تسير فى بحر هائج.

كما تمت بعض الإختبارات على أساليب يمكن بواسطتها الإستغناء عن تقسيم السفينة إلى ضباط وأفراد، بإعتبار أن الضباط هم الذين يمثّلون المهارات المهنية وأن الأفراد يمثّلون العمالة. فتمّت محاولات لترقية بعض الأفراد النابهين إلى ضباط للمساعدة فى العمل مع ضباط السفينة. لكن ذلك كان له ثمنٌ باهظ.

كما أن هناك فكرة بأن يتم تعبئة الأفراد من بين ذوى المؤهلات الدراسية العالية حتى يكون لديهم القدرة على العمل أسوةً بالضباط فى السفينة. لكن هذه الفكرة لم تصلح لأن تأهيلهم عملياً لا يطابق المطالب الدولية للتأهيل للعمل فى البحر وفقاً لمعاهدة STCW.

كما ظهرت فكرة أخرى يتم بموجبها رفع مستويات الأفراد بالسفينة ليتمكنوا من القيام بأعمال المراقبة فى المشى لمساعدة ضباط الورادى، بإعتبار أن هذا العمل يحتاج القيام به طوال الوقت مما لا يمكن أن يقوم به ضابط الوردية.

وأخيراً، فإن هناك بحثٌ عن أساليب بديلة مثل تسيير السفينة بدون طاقم بمساعدة الأقمار الصناعية على أن يقوم طاقم خاص بمساعدتها فى الدخول والخروج من الموانى، إلا أن ذلك لا يصلح فى الأحوال الطارئة كالطقس الردئ أو إذا تعرضت السفينة لهجوم مسلّح أو عملية قرصنة بحرية.

ومثال آخر للأساليب البديلة هو تطقيم السفينة بطواقم مختلفة المهارات حسب المهام التى تقوم بها السفينة مع الأخذ فى الحسبان طبيعة الأعمال المطلوبة على ظهرها والمساعدات التى يمكن أن تقدّمها لها محطات خدمات السفن فى البر VTS وكيفية الإستفادة منها. إلا أن هذه الأبحاث لازالت تحتاج إلى دراسات إضافية طويلة.

من المنتظر أن يتم تغيير نظام تطقيم السفن، ولكن ذلك سيستغرق وقتاً طويلاً لأنه ليس من السهل تغيير نظام تم وضعه وتوارثه بناءً على خبرة طويلة على مرّ الأجيال. وهناك كثيرون يفكرون بجدّية فى هذا الموضوع نتيجة الضغوط المتزايدة للتنظيمات والمكاتبات والتفتيشات المفروضة على طواقم السفن المُثقلون بالأعمال الواجبة عليهم. والبعض يرى أنه من الأفضل بقاء الحال على ما هو عليه.

البيئة النظيفة عصب الحياة

أكد العلماء على أن هناك إرتباطاً وثيقاً بين مخلفات الحروب الدائرة فى معظم بلدان العالم وملوثات البيئة مما أدى إلى شدة البرودة فى الشتاء، والحرارة القاتلة فى الصيف، ووفاة الآلاف من البشر وملايين الحيوانات، بجانب حرق الغابات، وتعتبر الفيضانات والسيول من أكثر الكوارث الطبيعية التى تسبب الخسائر الإقتصادية، وأثبتت الدراسات أن أمراض البرد أصبحت تصيب الإنسان صيفاً وشتاءً نتيجة للتلوث البيئى والجو الملئ بالأبخرة الصناعية والمبيدات، وقد يؤثر ذلك سلباً على جهاز المناعة الواقى للإنسان ليصبح أكثر عرضة لكثير من الأمراض، ولذا كان من الضرورى التقيد بالإشتراطات والمعايير البيئية كشرط لازم للمناطق والمشروعات المطلوب تنميتها، وتشجيع رجال الأعمال على الإلتزام بالإشتراطات البيئية العالمية، والحفاظ على الموارد الطبيعية نظيفة من التلوث البيئى، ولما كانت الكيماويات والمبيدات الزراعية تعتبر من أكثر العوامل التى تتسبب فى تلوث المحاصيل الزراعية، لذا أصبح الأمر يتطلب إلتزام الدول بمنع هذا التلوث عن طريق إخضاع المنتجات الزراعية للمواصفات الدولية.

بقلم
عبد السلام السيد أحمد

لقد سبق أن أثبتت معظم محطات قياس ورصد حول العالم أن الكربون الأسود فى الجو يزيد مرتين من المفروض مما يجعل حرارة الأرض مستمرة فى الإرتفاع، ولذا لابد من وضع إستراتيچيات جديدة فى مجال الصناعة والتكنولوچيا بما يناسب حماية البيئة. كما أن الفحوص الكميائية أكدت على أن أغلب الملوثات الجوية العالقة تتكون من الأبخرة وأكاسيد الكبريت والكربون والنيتروچين، وكذا نواتج الحرق المكشوف للمخلفات الزراعية.

وقد ثبت أن الأمراض المعدية التى تنقلها البيئة الملوثة للإنسان تتسبب فى قتل ما يقرب من 20 مليون شخص سنوياً، كما يتسبب التلوث البيئى فى الإصابة بأنواع كثيرة من السرطان.

قوانين للحفاظ على البيئة

إن حماية البيئة والحفاظ عليها أصبح هدفاً تضعه الدول ضمن أولوياتها، ولذا فقد أصدرت معظم دول العالم سلسلة من القوانين والإجراءات بغرض الحفاظ على البيئة والموارد الطبيعية، ومن أهم الإتفاقيات الدولية المعنية بالبيئة «بروتوكول كيوتو» الذى وقعت عليه 141 دولة، وبدأ تنفيذه فى 16 فبراير 2004، ويدعو هذا البرتوكول إلى الحد من إنبعاثات الغازات الضارة بالبيئة بنسبة 5.2% خلال السنوات من 2008 إلى 2012 مقارنة بمعدلات عام 1990، بجانب التقليل من إستعمال الفحم والبترول والغاز، والإعتماد على الطاقات البديلة، وقد رفضت الولايات المتحدة التوقيع على هذا البرتوكول الخاص بتغير المناخ وصيانة الأراضى، وذلك حرصاً منها على مصالحها الإقتصادية، وعدم الإهتمام بمناخ الكرة الأرضية وحق الإنسان فى التمتع بموارد بيئية مستدامة.

التصحر عدو الأرض

إن حماية الغابات من التصحر يعتبر عنصر حيوى فى الصراع لتحسين البيئة على كوكب الأرض، كما أن التصحر هو الخطر الذى يهدد الوجود لأنه يتسبب فى فقدان الحياة النباتية، وعدم قدرة الأرض على الإنتاج الزراعى مما يؤدى إلى خسارة سنوية فى المحاصيل الزراعية تقدر بأربعين بليون دولار، علاوة على أن التصحر يكلف العالم سنوياً 42 مليار دولار، وتأتى أفريقيا فى مقدمة القارات التى تعانى من مشكلة التصحر حيث يوجد بها 32% من أراضى العالم الجافة، بجانب تآكل وتعرية 73% من الأراضى الجافة المستخدمة لأغراض زراعية.

يوم البيئة العالمى

يحتفل العالم فى شهر يونيو من كل عام بيوم البيئة العالمى حيث يسعى الخبراء إلى إبتكار وسائل تكنولوچية تحد من التلوث الذى أصبح يشكل تهديداً خطيراً على الصحة العامة، خاصة بعد تفشى الأمراض المرتبطة بالبيئة.

ويهدف الإحتفال بيوم البيئة العالمى إلى الإهتمام بالقضايا البيئية، وقيام المجتمعات بدور محورى تجاهها، ومناصرة الشراكة التى تضمن تمتع كل الشعوب بمستقبل مزدهر، وتستغل الأمم المتحدة هذه المناسبة لرفع الوعى البيئى.

المؤتمر العلمى الدولى

عقد أخيراً بجامعة الحديدة اليمنية المؤتمر العلمى الدولى الثانى عشر لإتحاد البيولوجيين العرب حيث أكد على ضرورة حماية المياه الإقليمية العربية وما تحوى من ثروات سمكية وأحياء مائية وشعب مرجانية، وكذا حماية التربة والأراضى الزراعية من ملوثات البيئة والمبيدات والكيماويات الضارة، ووضع إستراتيچيات عربية للحد من أخطار التلوث، والإتجاه نحو أساليب الزراعة الصديقة للبيئة، هذا وقد أكد العقيد محمد صالح شملان محافظ الحديدة بأن ذلك لن يتحقق إلا بتكاتف جهود العلماء والباحثين العرب، كما يجب أن تتبنى خطط الدول العربية نتائج البحث العلمى فى الجامعات ومراكز البحوث العربية.

وقد أشار الدكتور ماهر حسين خليفة رئيس المؤتمر ورئيس إتحاد البيولوچيين العرب إلى أن الإتحاد يهدف فى خططه المستقبلية إلى بحث آليات الإرتقاء بالبحث العلمى العربى، ووضع إستراتيچيات محددة للإستفادة منه بشكل مثالى، وحفظ حقوق الملكية الفكرية للباحثين العرب على المستوى العالمى، وتشجيع البحوث التى تستهدف المشروعات البيئية التنموية التى تصلح بالمنطقة العربية.

وقد تحدث الدكتور قاسم محمد برية رئيس جامعة الحديدة عن التوسع فى إنشاء المراكز العلمية المتخصصة فى دراسات الظواهر الطبيعية والبيولوچية التى تطرأ على المنطقة العربية، ويعكس ذلك إهتمام جامعة الحديدة الحالى بإنشائه مراكز متخصصة فى طب المناطق الحارة، ومركز متخصص فى طب الأعشاب والرؤية المستقبلية لإنتشاره فى جميع الدول العربية.

مصر الدولة الأولى

إختار البنك الدولى مصر كدولة أولى فى الشرق الأوسط لتطبيق سياسة الإجراءات الوقائية البيئية للتحكم فى التلوث الصناعى على المشروعات الصناعية الممولة من البنك، وذلك لتوافق النظام المصرى مع سياسة البنك للتقييم البيئى.

وقد صرح المهندس ماجد چورچ وزير الدولة لشئون البيئة بأن الحكومة المصرية تقوم بإعداد عدد من المشروعات التى تهدف إلى التحكم فى التلوث الصناعى، والتأكد من إلتزام الصناعات المصرية بالتشريعات البيئية، وتطبيق نظم تقييم التأثير البيئى للمشروعات الجديدة، ويعد مشروع التحكم فى التلوث الصناعى أحد هذه المشروعات الرائدة التى تهدف مساعدة المنشآت الصناعية للحد من التلوث.

وأشار الدكتور شريف عريف مستشار البنك الدولى لشئون البيئة بالسياسات البيئية التى تطبقها مصر للحفاظ على البيئة، والحد من التلوث، وأكد على التحسن الملحوظ فى نسب التلوث البيئى فى مصر الذى جاء نتيجة للجهود المبذولة من الدولة وتطبيق التشريعات البيئية.

إن لكل مواطن الحق فى التمتع ببيئة نظيفة، ولذا فإن الأمر يتطلب إدماج كل المواطنين فى حماية البيئة أثناء مراحل التخطيط والتقسيم والتنفيذ حتى تتوفر الحماية من المخاطر البيئية، ويتمثل التحدى الحقيقى لملوثات البيئة فى توفير البنية التحتية والقضاء على تلوث الهواء عن طريق إستخدام مصادر للطاقة النظيفة كالطاقة الشمسية والهيدروچين للحد من عادم السيارات ودخان المصانع وزيادة المساحات الخضراء.

محطات وأخبار

محطة تداول حاويات بدمياط بإستثمارات 500 مليون دولار



أكد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل أن الحكومة المصرية تسعى حالياً لتشجيع رؤوس الأموال العربية للعمل فى مصر وللمشاركة فى إنشاء المشروعات العملاقة، كما أكد أن فرص الإستثمار فى مجالات النقل خاصة النقل البحرى كبيرة وذلك لمواجهة الزيادة فى حركة التجارة العالمية وحجم المنقولات على مستوى العالم، وقد صرح بذلك الوزير عقب إستعراض دراسة مشتركة بين الجانبين المصرى والكويتى لإنشاء محطة تداول حاويات حديثة بميناء دمياط بتكلفة إستثمارية تبلغ 500 مليون دولار أمريكى.

وقد أشار سيادته عقب المناقشات التى شارك فيها قيادات وزارة النقل وممثلو وزارات الدفاع والداخلية والمالية والبيئة وممثلو المجموعة الكويتية بأن المشروع له بعد إستراتيچى ويمثل قيمة مضافة إلى التكامل الإقتصادى بين مصر ودول الخليج خاصة الكويت، كما يعتبر نقطة إنطلاق لمشروعات الموانى الكبرى التى يتم تنفيذها فى الفترة القادمة.

تحسين أوضاع العاملين بالبحر

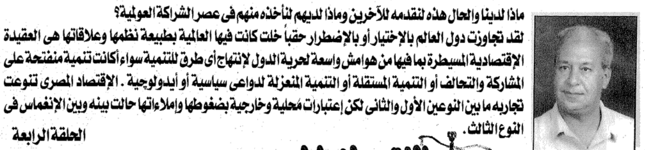
بناء على توجيهات معالى السيد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل لبحث تعديل القرار الوزارى رقم 40 لسنة 1998 بشأن تنظيم أفراد أطقم السفن البحرية التجارية لتحسين أوضاع العاملين بالبحر طبقاً لتوجيهات سياسة الدولة بتحسن الأجور على المستوى القومى والدولى

فقد تم تشكيل لجنة برئاسة السيد اللواء بحرى/ مصطفى توفيق خطاب مستشار وزير النقل - وعضوية ممثلين من قطاع النقل البحرى وشركات الملاحة المصرية والنقابة العامة لأعمال النقل البحرى والهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية موقف الأجور.

وقد روعى فى مقترح تعديل القرار جميع الإقتراحات المقدمة من أعضاء اللجنة الأمر الذى سيؤدى إلى رفع مستوى البحارة وتحسن الأداء وجارى العرض حتى يمكن إصدار القرار المعدل

مؤسسة إسلامية جديدة

وافق مجلس محافظى البنك الإسلامى للتنمية على إنشاء مؤسسة إسلامية جديدة يصل رأسمالها إلى 3 مليارات دولار، وذلك لتعزيز وتنمية التجارة البينية بين الدول الإسلامية عن طريق إستحداث آليات جديدة لتمويل التجارة وتنشيط عمليات التمويل للقطاع الخاص.



ماذا لدينا والحال هذه لنقدمه للآخرين وماذا لديهم لنأخذه منهم فى عصر الشراكة العولمية؟ لقد تجاوزت دول العالم بالإختيار أو بالإضطرار حقباً خلت كانت فيها العالمية بطبيعة نظمها وعلاقاتها هى العقيدة الإقتصادية المسيطرة بما فيها من هوامش واسعة لحرية الدول لإنتهاج أى طرق للتنمية سواء أكانت تنمية منفتحة على المشاركة والتحالف أو التنمية المستقلة أو التنمية المنعزلة لدواعى سياسية أو أيدولوجية . الإقتصاد المصرى تنوعت تجاربه ما بين النوعين الأول والثانى لكن إعتبارات محلية وخارجية بضغوطها وإملاءاتها حالت بينه وبين الإنغماس فى النوع الثالث.

الحلقة الرابعة

الإقتصاد المصرى فى موازين الأهميات العالمية

بقلم/ سمير معوض

المستشار الإقتصادى للمنطقة الحرة سابقاً

هذه التصنيفات زايلت مواقعها على خرائط الإهتمامات الإقتصادية الكوكبية فقدت وجدت لتلبى ظروف مراحل سياقات أزمنة سياسية وإجتماعية أدت مهامها التاريخية ومضت. والعولمة الإقتصادية جاءت ومعها عوامل وقوى تغيير مثل طوفان نوح هادرة وغامرة ومعها قوانينها وقواعد الفرز والإقصاء ومعايير دينامية الإندماجات والتشابكات والمستويات العولية للتبادل والشراكة. فالعولمة تمثل ذروة الحداثة الإقتصادية فى هذه المضامير. هذا عصر التكوينات والكيانات الصناعية والتجارية وأنشطة الخدمات العملاقة العابرة للقارات والمتعددة والمتعدية الجنسيات والقوميات.

فمصر من ضمن دول الشرق الأوسط التى لا ينهض إقتصادها على أسس ريعية وهى دول قليلة العدد وتعتبر مصر من أهمها إمتلاكاً لتركيبة إقتصادية متعددة ومتنوعة المحاور بالإمكان أن تتساند جميعها لضمان التنمية المستقرة والنمو المتوازن وتؤدى إلى التوزيع المأمون للمخاطر وتوسع من فرص تنويع الدخول. ومع أن المتغيرات الإقتصادية التى رافقت مرحلة الإنفتاح بقيت آثارها سطحية وهشة القوام بما لم يعزز من تغلغل التحولات إلى عمق الطبقات الأبعد غوراً فى البنية الإقتصادية الإستثمارية والإنتاجية بتأثيرها السلبى على المتغيرات الإجتماعية فإن القوى المحركة للإقتصاد المصرى لم تزل قادرة على الإنطلاق إلى محطات أخرى قادمة.

فسياسة الإنفتاح الإقتصادى تبنت على عجل منهج التصحيح فيما كان من الأولى أن تتخير أسلوب التطوير والبناء على القواعد الموجودة بالفعل لأن منهاج إدارة الإقتصاد كشفت التطورات عن حاجته إلى إعادة صياغة وتخليصه من الأخطاء. وعلى ذلك فإن هذه المرحلة بقضيها وقضيضها لا يمكن التساهل معها والنظر إليها على أنها تمثل تنمية إقتصادية وإجتماعية بمفاهيمها العلمية والعملية.

مصر تمتلك شبكة لابأس بها من الركائز الأساسية المتراكمة على مدى قرنين من العصر الحديث تصلح أن تقدم لعمليات التطوير والتنمية قوى دفع مستديمة من أبرزها فى قطاع الزراعة السد العالى ونهر النيل والأراضى الزراعية وشبكة خطوط الكهرباء المولدة من السد العالى وفى قطاع الصناعة مجموعات المصانع والورش وفى قطاع النقل والمواصلات والخدمات شبكات الطرق الشريانية والفرعية وخطوط السكة الحديدية والمطارات وقناة السويس والموانئ. والبيئة المناخية المعتدلة والبيئة الطبيعية المستقرة. وسبيكة سكانية شديدة التماسك والإيلاف وثقافة وسطية القيم وجيولوجيا حضارية متجانسة الطبقات وتعداد سكان 65% منهم فى مرحلة الشباب مسلحين بالعلم وراغبين فى العمل وقادرين عليه.

هذه الثروات والموارد على تنوعها بما فيها الأصول الرأسمالية للموقع ذى الخصوصية الفريدة تشكل أهم البنى التحتية التى بوسعها أن تفعل إرادة التطوير. فإذا ما أضفنا البنية الفوقية لفيالق من علمائنا وخبرائنا المنتشرين فى أوروبا وأمريكا وسعينا إلى الإفادة منهم فى تزخيم إتجاهنا إلى عبور الفجوة إلى ما وراءها من آفاق فإن الصورة ستكون داعية إلى مزيد من التفاؤل. فى السياق ذاته فقد إشتقت الصين جزءاً من نهضتها بربط علمائها فى الخارج بعمليات التنمية وكذلك فعلت الهند ومن قبلهما اليابان.

الإقتصاد المصرى لا يمكن له فى عصر العولمة أن يغرد بعيداً عن أسراب طيور العولمة الإقتصادية.

فمع التحولات الكبرى التى إنصبت على إعادة هيكلة القوى والتكوينات والأولويات الإقتصادية فإن مصر عليها أن تسارع إلى الولوج فى المستحدث من الدوائر والمجالات وذلك بمراجعة النظر إلى المسلمات فلا زال دورنا الدولى هامشياً فى الإفادة من بؤرية موقعنا ومحورية موضعنا على شبكات خطوط التبادل التجارى العولية بحراً وجواً. أيضاً لا بد أن تكون هناك مراجعة نقدية لنظم المناطق الحرة لدينا فثمة من لا يزالون يعتقدون أنها تمثل حلولاً سحرية لعدد من مشكلات الإقتصاد المصرى فالحصاد المتراكم لهذه المناطق على الأصعدة الإقتصادية والإجتماعية صار محلاً لتساؤلات تقتضى الشروع فى إجراء مراجعات بحيث تتحول هذه المناطق إلى مدخلات إقتصادية وتكنولوجية وإنتاجية وتسويقية فى مستقبل التنمية والنمو فى مصر.

فعادة ما تندرج قوانين الإستثمار فى صميم البنية التحتية للإقتصاد التى لا تدور غالباً حول الحوافز والإعفاءات المالية فالمضامين الحقيقية التى توضع موضع الإختبار والتحدى لجذب الإستثمارات وحمايتها من معاودة الهجرة هى مدى إتساق قوانين الإستثمار مع الهياكل الإدارية والتنظيمية وتقليص الإجراءات البيروقراطية فى الدولة المضيفة وتوافر كوادر العمالة الماهرة ووجود سوق شرائية والإستقرار السياسى والإجتماعى وشبكة واسعة من الخدمات اللوجستية .

ومع أن العقود الثلاثة الماضية بالنسبة لنظم المناطق الحرة لدينا كانت مخيبة للتوقعات فإن الأعوام القادمة من الممكن تكون حافلة بمبشرات التحسن إن لم تكن ذات نتائج إستثنائية .

التخطيط الجيد والعمل الذى يستغرق كل العقول والطاقات والإنتاج المؤسس على الإدارة المحترفة والعلم والتكنولوجيا هم العوامل الأكثر قدرة على تكوين وتنمية ثروة القطاعات الإقتصادية وبالتالى الإقتصاد الكلى لمصر. المؤكد أن الإقتصاد المصرى إعتنق سياسة آليات السوق المتمثلة فى جهاز الثمن وتفاعل قوى العرض والطلب بما يعينه ذلك من تنازل الحكومة عن الإضطلاع بالتخطيط المركزى لعمليات الإنتاج والتوزيع والتبادل والإستهلاك وتمسكها بخيوط إصدار الأوامر من أعلى لكن ذلك بعيداً عن الفكر البيروقراطى المصاب بقصور الفكر والرؤية لا يعنى أن تنسحب الحكومة كلية من بعض الجوانب الإيجابية لمزايا الإقتصاد المخطط بالشراكة المتوازنة مع ضياع التنمية من المستثمرين الوطنيين والأجانب والمراكز العلمية المتخصصة لاسيما وأن العالم يمضى حثيثاً للدخول فى ميادين الإقتصادات الرمزية (إقتصادات المعرفة وتوسع قطاعات الخدمات) . مصر لديها الرساميل ولديها الثروة (القوة الإقتصادية) ما يبقى هو تضافر الإرادة والإدارة .

الخيط والعصفور

بقلم/ سيد مشرف

يبقى دعاة التنوير فى بلادنا - وكما كانوا دوماً بين شقى الرحى. إن إستدارت طحنتهم؛ وإن توقفت أثقلت على أنفاسهم؛ فأوقفت نسمات الحياة الطليقة .. يبقون دوماً تحت ضغوط من حكام لا يتركون لهم سوى هامش رمزى للقول والفعل هامش محسوب؛ محدد؛ يكون وجوده رمزاً للإدعاء بأن التنوير قائم؛ والليبرالية مستقرة؛ ومن متأسلمين أو إسلامويين يزعمون أنهم وما يقولون القول الفصل فيما هو واجب وما هو مقدس ومقرر من السماء.

والحكام يتغيرون؛ وتتغير أحكامهم ومحاكمهم لكنهم جميعا يقيمون علاقتهم مع "المثقف" على أساس ثابت مستمر ولنمسه "الخيط والعصفور"؟؟ العصفور هو قدرتنا على التنوير؛ على إعمال العقل؛ على التمرد السائد والمألوف المستقر إلى حد الموت فى أعمق أعماق وجداننا.. والخيط هو المساحة التى يسمح لنا بالفعل والقول والتنفس فى حدودها ينطلق ينطلق العصفور وباقة مشدودة إلى الخيط؛ والخيط مشدود إلى الحاكم .. الحاكم أياً كانت صورته قانونا كان أم دستوراً؛ أم محكمة أم محاكمة؛ ويتميز حكم عن آخر؛ وحكومة عن أخرى بمدى قدرة العصفور على الإنطلاق أى بمدى المسافة التى يمكن للخيط أن يمتد إليها. ومدى الخيط محكم متقن مقنن وإن أفلت ولو لوهلة فاليد المتحكمة فى الخيط قادرة على إستعادته؛ بل وحتى إستعادة العصفور ذاته لتعيده إلى القفص

والإسلاميون المتأسلمون كالحكام يفتحون أمامنا باب القول شريطة أن نقول ما يقولون ونرتله ترتيلاً. إما إذا تجاسرنا ولو بقليل من إعمال العقل أو الفكر إنهمرت فوق رؤوسنا مطارق التفكير والتفكير قتل معنوى تتلوه وبالحتم محاولات القتل المادى أليسوا هم أهل الحل والعقد فى الإسلام ؟؟ وأليس العقل سلاح محرم إستخدامه وكأنه من أسلحة الدمار الشامل ؟

ولقد عانى الناس البشر العاديون؛ وقبلهم بالطبع دعاة التنوير من هول شقى الرحى دوماً كانوا يعانون ولم يزالوا

ولقد عانى الدين بمضمونه السماوى المتألق من دعاوى الظلامية وعانى الناس بتطلعاتهم نحو الحرية والمستقبل من فعل الظلم ويتطابق اللفظان لغوياً "ظلم" الحاكم و"ظلامية" المتأسلمين والمعادلة متساوية فكلما زاد الظلم كلما تمترست الظلامية فهل يمكن لظلم أن يستقر فى مجتمع يسود فيه العقل وينطلق؟ وهل يمكن لظلامية المتأسلمين أن تعشش إلا فى أنظمة حكم ظالمة ويمثل هذا التحالف بين الظلم والظلامية تفسد الحياة بل ويفسد الفهم للدين ألم يكن أستاذنا وإمامنا الشيخ محمد عبده يعرف ذلك ويخشاه فيتأوه وهو على فراش الموت ويقول

ولست أبالى أن يُقال محمدُ
أبُل أم إككتظت عليه عليه المآتم
ولكنه دين أردت صلاحه
أحاذر أن تقضى عليه العمائم

وهنا نسأل أنفسنا كم سنة من التقدم تفصلنا نحن العرب "الجنوبيون" عن الشمال المندفع هادراً نحو التقدم بصورة متسارعة كم سنة من العمل؟ وكيف ومتى يمكن أن نتخطى حاجز التخلف؟

فى مطلع القرن الماضى؛ ومع نفحة ليبرالية شجاعة (الشيخ محمد عبده - عبد الرحمن الكواكبى - سلامة موسى - ولى الدين يكن) تصور البعض أننا قادرون على إجتياز بحر التخلف الفكرى والعقلى بسرعة وننطلق

فصاح حافظ إبراهيم مبتهجاً فى تفاؤل متسرع:

آن ياشعر أن تفك قيوداً
قيدتنا بها دعاة المحال
فارفعوا هذه الكمائم عنا
دعونا نشم ريح الشمال

ولكن ريح "الشمال" لم تأت كى نشمها ولم نذهب نحن إليها؛ بل لم نتجاسر على إستدعائها وما لبثت نفحة الليبرالية أن تراجعت وسادت سطوة سياسية وفكرية تستبد بنا ويعقولنا وتحرمنا حتى من إستخدام العقل الذى أصبح سلاحاً محرماً إستخدامه

نعود فنسأل ما هى المسافة؟ وكيف نقطعها؟ وكم من السنين نحتاج؟

نعود إلى الوراء لنسأل متى تم تقييد العقل عندنا، وإطلاق سراح العقل وتحريره هناك؟

ربما كانت العلامة الفارقة هى إبن رشد إذ أمر المنصور بإغتيال كتبه ونفيه فى هذا الوقت نفسه قرر فردريك الثانى خلال معركته مع تشدد رجال الدين المسيحى ترجمة ونشر كتب إبن رشد هذه علامة فارقة دفعتنا نحن بعيداً بعيداً عن العقل؛ وسعت بهم حثيثاً نحو آفاقه المبهرة ونعود لنسأل عن المسافة ويعد هذا المثال تصبح الإجابة سهلة ويسيرة:

المسافة هى بالتحديد إصلاحان:

إصلاح يسعى نحو تجديد دينى مستنير يستند - ربما - إلى المقولة الفقهية الشهيرة "حيث تتحقق مصلحة العباد فثمة شرع الله" وإصلاح عقلى تنويرى يستند إلى المقولة الصارخة "لا سلطان على العقل إلا العقل نفسه" عصران من الإصلاح سبقنا بهما أهل "الشمال":

* عصر الإصلاح الدينى فى القرن السادس عشر عصر مارتن لوثر وكالفن
* وعصر التنوير فى القرن الثامن عشر عصر فولتير

والإصلاحيين متلازمين فأنت إذ تسعى لتحرير العقل وتندفع نحو التنوير تصطدم حتماً بسلطان الفهم المنغلق للدين والعكس صحيح أيضاً

وإذ نتأمل نجد الفارق خمسة قرون فى الحالة الأولى وثلاثة في الثانية، فإذا حسبنا حساب "تسارع معدلات التقدم العلمى والتكنولوچى وجدنا المسافة تتضاعف بما يخجلنا ويحبطنا

ولكننى ممن يعتقدون أن قدراً من الشجاعة والقدرة على تحدى السائد والمألوف يمكن أن ننتقل نقلة نوعية نحو آفاق التقدم، وبسرعة أكثر مما نتخيل

فقط أحذر من أن البعض قد يتصور أن تقدمنا يحتاج فقط إلى إستيراد بعض من تكنولوچيا الغرب وهذا وهم فالبدوى إذا ما أناخ راحلته وركب الكاديلاك يبقى كما كان، وبكل ما يغلف عقله من بدائية متخلفة وإستناد إلى الخرافة وتقيد بالسائد طالما بقى معطلاً عن الفعل الناقد والمنتقد للسائد، وعاجزاً عن فهم متطلبات خوض المعركتين الأساسيتين : الإصلاح الدينى والتنوير العقلى ويجب أن نعلم أن تخلفنا هو فى واقع الأمر تخلف حضارى وليس معرفى فهناك كثيرون من مثقفى بلادنا يدرسون الفيزياء أو علوم الفضاء وغيرها وفق أحدث منجزاتها فإذا ما تركوا "المعمل العلمى" وعادوا إلى حياتهم اليومية تحدثوا عن السحر ومارسوا اليقين بالخرافة، وبشروا بالتخلف الفكرى والعقلى ومثل هؤلاء ليسوا مؤهلين بأى حال من الأحوال لتحقيق عملية خلق علمى فهم فقط طلاب يدرسون أو يجترون المعرفة المصنوعة لدى الغير إنهم عاجزون حضارياً وعاجزون عقلياً عن الإبتكار والخلق، لأن الإبتكار والخلق يحتاجان إلى عقل قادر على تحدى المألوف وعلى رفض السائد والمتوارث والتطلع نحو المستقبل نحن لا نحتاج إلى مجرد إستيراد تكنولوچيا وإنما نحتاج أساساً إلى رفض السائد والمتوارث والتطلع نحو المستقبل نحن لا نحتاج أساساً إلى تقليص دور الخرافة، وإلى تقليل أو إلغاء هامش "الحريات" التى يقف العقل خائفاً أمام فحصها فحصاً إنتقادياً

وكما يقول الدكتور مراد وهبه : كلما زاد عدد المحرمات زاد تخلف المجتمع

ARAB FOUNDATION FOR MARINE ENVIRONMENT(AFME)

المؤسسة العربية للبيئة البحرية

من نعم الله على الدول العربية أن منحها شواطئ تمتد على البحر المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربى والمحيط الأطلنطى. وقد وهبها الله الكثير من السلع الإستراتيچية مثل البترول والغاز الطبيعى.

وبالنظر إلى المشاكل الكبرى المتوقعة التى تواجهها المصادر المائية فى الوطن العربى ومن أجل مكافحة التلوث من مصادره المختلفة، وقد برزت أهمية تبادل الأفكار والأبحاث فى مؤتمر بعنوان "التلوث البحرى فى المنطقة العربية" يجمع المهتمين فى مجال التلوث البحرى من مصادره المختلفة فى الدول العربية والذى سينعقد خلال الفترة من 27 - 30 مايو 2006 فى فندق شيراتون المنتزة بالإسكندرية.

وتتشرف وزارة النقل - قطاع النقل البحرى بالإسكندرية والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا والنقل البحرى والمؤسسة العربية للبيئة البحرية بإستضافة هذا المؤتمر على أرض الإسكندرية تحت رعاية الأستاذ الدكتور/ عصام عبد العزيز شرف وزير النقل.

وسوف يتعرض المؤتمر للموضوعات الآتية:

* نمذجة إنتشار البترول فى المياه الإقليمية
* المخلفات الصناعية والصرف الصحى.
* أثر مصادر الصرف الأرضى.
* التلوث البحرى بالبترول.
* الملوثات السامة.
* الدهانات المقاومة للحشف البحرى .
* ظاهرة الإثراء الغذائى.
* التلوث الناتج من إنسكاب البترول من السفن.
* الطيور البحرية والتلوث البحرى.
* خطط المكافحة لإزالة التلوث البترولى فى المنطقة العربية.
* إقتصاديات التلوث البحرى.
* أضرار بيئة الكائنات البحرية نتيجة للتلوث.
* المخلفات الصلبة فى البحر.
* إنبعاثات صناعة الأسمنت وتأثيره على البيئة البحرية فى المنطقة العربية.
* قوانين حماية البيئة فى المنطقة العربية.

وتشرفنا مشاركة هيئتكم الموقرة فى فعاليات هذا المؤتمر سواء بأبحاث علمية أو إشتراك أشخاص لإثراء المناقشات والتبادل المثمر للمعلومات.

علماً بأن إشتراك الفرد فى المؤتمر 600 جنيه (ستمائة جنيه مصرى) بدون إقامة و1500 جنيه (ألف وخمسمائة جنيه مصرى) بالإقامة، وألف دولار للأجانب بالإقامة.

أ.د سيد حسن شرف الدين
رئيس المؤسسة العربية للبيئةالبحرية
ومقرر عام المؤتمر

إتحاد الموانى البحرية العربية

الإجتماع الدورى الحادى والثلاثون
لمجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية
دمشق الفترة من"19- 21" نوفمبر / تشرين الثانى 2005

عقد مجلس الإدارة إجتماعه الدورى الحادى والثلاثين فى الفترة "١٩-٢١" نوفمبر / تشرين الثانى ٢٠٠٥ بدمشق بالجمهورية العربية السورية برئاسة الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم وتولى أمانة السر اللواء/ عصام الدين بدوى الأمين العام للإتحاد وتحت رعاية معالى المهندس/ مكرم عبيد وزير النقل السورى.

وقد عقد مجلس الإدارة جلسته الإفتتاحية بتشريف معالى وزير النقل السورى سعادة المهندس/ مكرم عبيد وفى هذا الإطار ألقى السيد/ رئيس مجلس إدارة الإتحاد كلمة رحب فيها بالسادة الحضور متمنياً لهم التوفيق فى أعمال المجلس الموقر كما قام أمين عام الإتحاد بإلقاء كلمة رحب فيها بسعادة وزير النقل السورى وبالسادة الحضور ثم تفضل معالى وزير النقل بإلقاء كلمته التى رحب فيها بالسادة الحضور وتمنى لهم التوفيق والسداد مفتتحاً بذلك فعاليات الإجتماع الدورى لمجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية.

إستعرض مجلس الإدارة مشروع جدول الأعمال الذى أعدته الأمانة العامة للإتحاد وتم إقراره.

وقد جرت مناقشات مستفيضة حول كل بند من بنود جدول الأعمال وإتخذ بشأنها القرارات الموضحة فيما بعد:

أولاً: تقرير موقف تنفيذ القرارات والتوصيات السابقة لإجتماع مجلس الإدارة والجمعية العمومية المنعقدة فى 20-22 فبراير 2005 بالإسكندرية حيث إعتمد المجلس محضر الإجتماع المذكور مع توجيه الشكر إلى أمين عام الإتحاد والأمانة العامة للجهود المبذولة فى هذا الشأن.

ثانياً: ناقش المجلس المذكرة الخاصة بأعمال اللجنة الفنية للنقل البحرى لمجلس وزراء النقل المكلف بأمانتها الفنية للإتحاد والمنعقدة فى سبتمبر 2005 بالقاهرة وبعد المناقشة والمداولة قرر المجلس:

1- دعوة الموانى البحرية العربية وفق الظروف والإمكانيات المتاحة بتقديم التسهيلات والأولوية للسفن العربية التى تتعامل بنقل البضائع بين الدول العربية.

2- تشجيع الخطوات اللازمة لتفعيل إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن وفقاً للآلية المقترحة.

3- تكليف الأمانة العامة للإتحاد لتعميم مذكرة التفاهم بشأن التعاون فى مجال النقل البحرى على الوزارات المعنية للدول العربية غير الأعضاء فى اللجنة الإقتصادية والإجتماعية (الاسكوا) تمهيداً لعرض ذلك على مجلس وزراء النقل العرب.

ثالثاً: ناقش المجلس المذكرة الخاصة بالخطوات التنفيذية لتنفيذ إستراتيجية تنمية مستوى مهارة الموارد البشرية للموانى البحرية العربية وقد قرر المجلس إحالة اللائحة الإدارية والمالية للجنة الفنية لتنسيق التعاون بين معاهد التدريب للموانى البحرية العربية إلى اللجنة الفنية لدراستها.

رابعاً: إستعرض المجلس المذكرة الخاصة للإجراءات التى إتخذت بشأن توحيد هياكل الرسوم والأجور للموانى البحرية العربية. وقد حث المجلس الموانى البحرية بالدول العربية التى لم تقم بتنفيذ هياكل الرسوم والأجور فى موانيها إسترشاداً بما ورد فى الدراسة المذكورة.

خامساً: إستعرض المجلس المذكرة الخاصة بإعتماد تقرير نشاط الإتحاد عن الفترة من أكتوبر 2004 حتى أكتوبر 2005 وخطة عمل إتحاد لعام 2006 وقد إعتمد المجلس تقرير نشاط الإتحاد عن الفترة المذكورة وتوجيه الشكر إلى الأمانة العامة للإتحاد للجهود المبذولة ونشاطها المتميز خلال تلك الفترة. كما إعتمد المجلس خطة عمل الإتحاد لعام 2006 وفق مقترح الأمانة العامة للإتحاد. وأكد المجلس على ضرورة قيام أعضاء الإتحاد بموافاة الأمانة العامة بتقارير ربع سنوية عن نشاطات الأعضاء. وطلب المجلس من الأمانة العامة للإتحاد تطوير موقعه على شبكة المعلومات الدولية الإنترنت.

الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم

سادساً: ناقش المجلس مذكرة الأمانة العامة للإتحاد بشأن الهيكلة المالية والإدارية للأمانة العامة للإتحاد مؤكداً على أهمية تعديل الهيكل التنظيمى والوظيفى للإتحاد وفقاً لتطور العمل والمهام الموكلة إليه مع إعادة النظر فى هذا الهيكل خلال الفترة القادمة والتأكيد على أهمية إستئناف إصدار مجلة الإتحاد فى أقرب وقت ممكن مع إستمرار اللجنة المشكلة لهذا الغرض فى أعمالها.

اللواء/ عصام بدوى

سابعاً: ناقش المجلس المذكرة المعروضة من الإتحاد بشأن إعتماد الموازنة التخطيطية للإتحاد عن عام 2006 حيث أقر المجلس الموازنة التقديرية للإتحاد لعام 2006 وفق ما عرضته الأمانة العامة للإتحاد.

ثامناً: إضطلع المجلس على المذكرة الخاصة بالنظر فى رغبات الإنضمام لعضوية الإتحاد طبقاً للنظام الأساسى حيث إعتمد موافقة رئيس مجلس الإدارة بإنضمام ميناء عدن بالجمهورية اليمنية عضواً عاملاً إعتباراً من يناير 2005 وإنضمام شركة السلام للنقل البحرى عضواً منتسباً بالإتحاد إعتباراً من يناير 2005.

تاسعاً: وافق المجلس على تحديد موعد ومكان الإجتماع الدورى الثانى والثلاثين لمجلس إدارة الإتحاد والجمعية العمومية خلال النصف الأول من شهر مايو / آيار 2006 فى مدينة الجزائر بالجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

هذا وقد قرر المجلس تقديم الشكر والتقدير إلى السلطات المختصة فى جمهورية مصر العربية لإهتمامها بكافة الموضوعات التى تهم النقل البحرى للبلاد العربية فى المحافل الإجتماعية الدولية. وإرسال برقيات شكر وتقدير إلى فخامة الرئيس بشار الأسد رئيس الجمهورية العربية السورية وإلى معالى المهندس/ مكرم عبيد وزير النقل السورى.

تحية شكر ووسام حق

دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز فى دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذ المرة السيد الربان/ السيد أبو ليلة – إسم من ذهب يعرفه أجيال متعاقبة فى قطاع النقل البحرى وسيادته خريج الدفعة الرابعة بحرية تجارية وعمل على بواخر الشركة العربية للملاحة البحرية وتقلد فيها جميع الرتب من ضباط ثالث حتى ربان بحرى فضل بعد ذلك عام 1966 الإلتحاق بهيئة قناة السويس وكان قدره أن يكون وطنيا دائماً حيث إستبقى بالأمر العسكرى ببورسعيد كخدمات داعمة للقوات البحرية لعملياتها خلال حرب الإستنزاف حتى تحقيق النصر فى أكتوبر 1973 وإستكمل دوره الوطنى بعد النصر فى تطهير ميناء بورسعيد ومجرى القناة وإنتشال الوحدات من الممر الملاحى للميناء لبداية تشغيله عام 1974 قبل إفتتاح القناة ورتب سيادته إستقبال أسطول كاسحات الألغام الفرنسية والإنجليزية لإنتشال الألغام والقنابل من داخل القناة وتابع بعد ذلك مع الإنقاذ البحرى والنهرى لمسح قاع القناة قبل إفتتاحها فى يونيو 1975 وعين وقتها قائد لميناء بورسعيد وتابع تجهيز المرابط داخل الميناء لإستقبال السفن العابرة للقناة

وبعد الإفتتاح كان هناك تنسيق بين هيئة قناة السويس وهو مندوباً عنها مع شركة القناة للتوكيلات الملاحية لتشكيل الملاحية لتشكيل لجنة تراكى السفن وترتيب أولويات الدخول حتى صدور قرار إنشاء هيئة ميناء بورسعيد فى عام 1980 وشارك سيادته مع إدارة هيئة ميناء بورسعيد فى وضع الأسس واللوائح لنقل تبعية المسطح الأرضى لميناء بورسعيد من هيئة قناة السويس إلى هيئة ميناء بورسعيد ووضع كيفية التشغيل والتنسيق بين الهيئتين.

* فى عام 1983 رقى إلى درجة وكيل مدير تحركات ميناء بورسعيد بهيئة قناة السويس وعاصر وشارك فى مشاريع تطوير وتعميق المجرى الملاحى من 38 قدم إلى 42 قدم
* تجهيز مشروع أسوان لتفريغ الغلال وتعميق الغاطس الملائم لدخول سفن الغلال كمشروع له أهمية وطنية وتحسين تلك الخدمة من خلال ميناء بورسعيد
* ترتيب تعميق الغاطس الملاصق لرصيف الحاويات إلى42 قدم خدمة للمحطة الوليدة لمساعدة دخول أساطيل الحاويات العملاقة لرصيف الحاويات وبعدها إستكمل تعميق الغاطس بميناء بورسعيد حتى الكيلو 17 غرب بورسعيد خدمة للسفن المتجهة جنوباً بعد عملياتها بمحطة بورسعيد
* لظروف الحركة السياحية وأهميتها الوطنية ولابد من وجود رصيف ملائم لنزول السياح طرح فكرة إنشاء رصيف خرسانى على شكل حرف T وبعد إستكماله تكثف وجود البواخر السياحية المستخدمة لميناء بورسعيد
* فى عام 1995 عين رئيساً لتحركات ميناء بورتوفيق بهيئة قناة السويس وقد كان له بصمة واضحة فى إستخدام الحوض العائم (عتاقة) وتجهيزه لدخول السفن عليه بدون قاطرات
* ترسانة بورتوفيق ودفع التيسيرات الإدارية والمالية لإستغلال قزق 2000 طن وإقتراح جعله إمتداد الغاطس أدى إلى حجز العمل مع القزق لمدة سنتين سلفاً
* فكرة للسيد المرحوم اللواء/ سناء رئيس هيئة موانى البحر الأحمر فى ذلك الوقت بعمل محطة حاويات بميناء الأدبية بتشغيل حركة دخول وخروج الميناء صباحاً ومساءاً

أنهى عمله بشرف ونزاهة بوصفه مستشار السيد الفريق رئيس هيئة قناة السويس عام 1999 فتحية منا لكل شخصية وطنية تقدم نبت أفكارها وعلمها لمزيد من رقى بلدنا الحبيبة مصر.



إشادة دولية بميناء شرق بورسعيد

.. أشاد سمو الأمير «يواكيمر هولجر» شقيق ولى عهد الدانمارك بميناء شرق بورسعيد بموقعه الفريد المتميز، وخطته الطموحة التى تسعى إلى وضع مصر بكل فخر وإقتدار على خريطة الملاحة العالمية .. حيث ترنو إليه العيون من كل مكان .. بإعتباره ملتقى طبيعياً لربط قارتى آسيا وأفريقيا بإعتبارها منطقة واعدة تستلزم ضخ الإستثمارات من الكيانات الكبرى لتطوير الميناء والإستفادة من إمكانياته بالمنطقة.



رئيس هيئة موانى بورسعيد يسلم سمو الأمير درع الهيئة

.. جاء ذلك خلال زيارة سمو الأمير الدانماركى والوفد المرافق لسموه إلى شركة قناة السويس للحاويات بميناء شرق بورسعيد .. وكان فى إستقبال سموه اللواء بحرى/ هشام السرساوى رئيس هيئة موانى بورسعيد والسيد/ فيليب ليتلجون المدير التنفيذى والعضو المنتدب للشركة والذى قام بعرض ما تم إنجازه بشركة قناة السويس للحاويات منذ إفتتاحها فى أكتوبر 2004 وحتى نوفمبر 2005 .. هذا العرض الذى أوضح مدى التطور فى أعمال وإنجازات الشركة خلال هذه الفترة ..!

.. على الجانب الآخر قام اللواء/ السرساوى بتوضيح مراحل التطوير القادمة لمحطة الحاويات بالميناء والتى تشمل إمتداداً للرصيف الحالى بطول 1200 متر وقد تصل إلى 1700 متر فى المرحلة المقبلة.

.. هذا وقام الضيف الكبير والوفد المرافق لسموه بصحبة رئيس الهيئة والمدير التنفيذى للشركة بجولة لمحطة الحاويات بالميناء، حيث شاهد على الطبيعة سير العمل بالمحطة وأسلوب تداول الحاويات من السفن المتراكية.

.. وقد صعد سموه إلى أعلى أحد الأوناش العملاقة وشاهد جميع مرافق المحطة وميناء شرق بورسعيد والتى أثارت الإعجاب الشديد لدى الجميع.

.. وفى نهاية الجولة أهدى اللواء/ هشام السرساوى رئيس هيئة موانى بورسعيد درع الهيئة لسمو الأمير تقديراً وإعزازاً لزيارة سموه وإشادته لموقع من مواقع مصر الإقتصادية الشامخة والتى أثارت الإهتمام والإعجاب الشديد على المستوى الدولى.

.. على الجانب الآخر لازالت خطة هيئة موانى بورسعيد مستمرة بدون توقف لتسويق المشروعات وجذب الإستثمارات العالمية لموانيها وخاصة ميناء شرق بورسعيد .. حيث إلتقى رئيس الهيئة مع الدكتور / على الشرقاوى والسيدة/ كيك جانزل مديرى شركة «شاجو» الألمانية فى مقر القطاع البحرى بالإسكندرية حيث تم عرض أوجه الإستثمار فى تلك البقعة الساحرة والتى تتركز على ميناء شرق بورسعيد .. حيث بدأت الكيانات الكبرى والإتحادات الأوروبية فى التفكير جدياً للإستفادة من موقع هذا الميناء بضخ إستثمارات بالمليارات .. حيث أكدت كل الدراسات أن ميناء شرق بورسعيد هو محور التجارة العالمية فى منطقة الشرق الأوسط والذى يكون له مردود إيجابياً على إقتصاديات تلك الدول.

.. هذا وأكد اللواء/ شيرين حسن وكيل أول وزارة النقل ورئيس قطاع النقل البحرى بأن القطاع بصدد تكليف مجموعة من الإستشاريين ومكاتب الخبرة العالمية بإعداد المخطط العام لموقع الميناء ومنطقة الظهير مع إعداد مخطط عام لإستعمالات الأراضى والأنشطة الإستثمارية المتوقع تنفيذها بمعرفة المستثمرين العالميين.

.. وهكذا تستمر المسيرة والسباق مع الزمن بقيادة حكيمة واعدة تستهدف الإنجاز والوصول إلى العالمية .. وها هى الجولات الأخيرة لرئيس الهيئة قد أتت ثمارها .. ولا يزال هناك الكثير والكثير ينتظر تلك الموانى الواعدة لموانى بورسعيد الساحرة ..!

***

شقيق ولى العهد الدانماركى ورئيس هيئة موانى بورسعيد فى ميناء شرق بورسعيد

محطة لتموين السفن بالوقود فى شرق بورسعيد بإستثمارات 50 مليون دولار

تم التوقيع على عقد إنشاء أول محطة لتموين السفن بالوقود بشرق بورسعيد بتكلفة إستثمارات 50 مليون دولار.

وقع العقد عن وزارة النقل اللواء هشام السرساوى رئيس هيئة ميناء بورسعيد وعن الشركة المنفذة المهندس جمال السادات رئيس مجلس إدارة شركة مشرق للبترول وشهد مراسم التوقيع الدكتور عصام شرف وزير النقل الذى صرح عقب التوقيع أنه تم الإنتهاء من تطوير ميناء شرق بورسعيد وتجهيزه بالبنية الأساسية لجذب الإستثمارات المحلية والعالمية لإقامة المشروعات الإستثمارية فى جميع المجالات.

وأكد الوزير أن مشروع تمويل السفن يعد من أهم المشروعات الحيوية بالمنطقة ويتم تنفيذه من خلال نظام شراكة بين هيئة الميناء والشركة المنفذة بنظام حق الإنتفاع للأراضى المخصصة للشركة وتسدد الهيئة حصتها فى رأس المال خصماً من مستحقاتها لدى الشركة ويقام المشروع على مساحة 210 آلاف متر مربع وتصل مدة الترخيص إلى 25 سنة من تاريخ التوقيع.

وأعلن اللواء هشام السرساوى أنه تم الإتفاق على أن يكون لشركة مشرق الأولوية فى تجديد مدة الترخيص بعد إنتهاء مدة التعاقد بشرط وفاء الشركة بإلتزاماتها بصفة مستمرة تجاه الميناء بالإضافة إلى قيام الشركة المنفذة بسداد خمسة آلاف جنيه سنوياً مقابل الترخيص لها بمزاولة نشاط التخزين وتمويل السفن بالوقود.

مع بورسعيد

– وافق الدكتور / عصام شرف وزير النقل على الخطة الشاملة لتطوير مينائى غرب بورسعيد والعريش وتحويلهما إلى موانى عالمية قادرة على إستقبال السفن الضخمة لتحقيق دخل إضافى يتعدى 200 مليون جنيه سنوياً.

جاء ذلك أثناء إستقبال وزير النقل لرئيس هيئة موانى بورسعيد الشهر الماضى .. حيث عرض اللواء / هشام السرساوى رئيس الهيئة الخطة الشاملة للتطوير والتى تتضمن إضافة 220 ألف متر مربع لتصل مساحة ميناء غرب بورسعيد إلى مليون ونصف المليون متر مربع لتطوير وتعميق الأرصفة حتى 16 متراً ومضاعفة إمكانية الميناء فى إستقبال سفن الحاويات الضخمة لتدر دخلاً إضافياً لصالح إيرادات الهيئة.

.. هذا وقد جاء التخطيط الجديد الذى أعده رئيس الهيئة ومعاونيه بعد دراسات مكثفة لعدة عوامل وهى إحتياجات التصدير وأنواع البضائع المختلفة من حاويات وبضائع عامة وإحتياجات سفن الخدمات العاملة فى حقول الغاز والبترول بالمنصات البحرية فى شمال بورسعيد .. وكذلك إحتياجات منطقة شمال سيناء ومصدرى المواد الخام والأنشطة الزراعية بسيناء وإعتبارات إقتصادية أخرى.

.. هذا وتتضمن خطة التطوير المزمع تنفيذها خلال المرحلة المقبلة تطوير الساحات والأرصفة حتى تصل إلى عمق 16متراً وتطوير الممرات والبوابات والإستعانة بالنظم الإلكترونية الحديثة فى إدارة الميناء .. لتعمل تلك الموانى ضمن منظومة الموانى الحديثة عالمياً.



ماذا تعرف عن ميناء السخنة

* قامت الدولة بالإنتهاء من إنشاء الحوض الأول بميناء السخنة في يونيو 2000 بتكلفة 750 مليون جنيه حيث أنشأت حواجز الأمواج والممر الملاحى والبنية التحتية لأرصفة الحوض الأول بطول 2000 متر بعمق 17 متر وقامت فى مزايدة عالمية على المستثمرين الأجانب بطرح تزويد الحوض الأول بالبنية الفوقية وإدارة وتشغيل الحوض لمدة25 عاما يعود بعدها الحوض الأول إلى الدولة - وقد فازت شركة تنمية ميناء السخنة بعقد الإلتزام للحوض الأول وتم توقيع التعاقد فى مايو سنة 1999.

* قامت شركة تنمية ميناء السخنة باستكمال البنية الفوقية للحوض الأول وتزويد الأرصفة بالمعدات اللازمة للتشغيل وقامت الشركة بإنفاق 120 مليون دولار على هذه التجهيزات. وافتتح السيد/ رئيس الجمهورية الحوض الأول لبدء التشغيل فى 26 أكتوبر 2002. ويعمل الميناء بكفاءة كبيرة منذ ذلك الوقت إلى حينه.

* قامت شركة تنمية ميناء السخنة بإعداد المخطط الشامل لباقى مساحات ميناء السخنة وذلك على نفقتها وتم عرضه على مجلس الوزراء الذى وافق على هذا المخطط الشامل فى يوليو 2003. ومن هذا المخطط يتضح أن ما تم تنفيذه من الأحواض بوإسطة الدولة هو الحوض الأول وتبلغ مساحته حوالى 2 كيلو متر مربع علماً بأن المساحة الكلية لميناء السخنة تصل إلى ما يقرب من 22 كيلو متر مربع أى أن هناك حوالى 20 كيلو متر مربع يجب استغلالها لتعظيم الفائدة من الميناء.

* لا تقوم الدولة ببيع أى أراضى فى الميناء - فبالنسبة للحوض الأول ينص عقد الإلتزام مع شركة تنمية ميناء السخنة على أن تحصل هيئة موانى البحر الأحمر على مقابل سنوى للإنتفاع بالأرض الخاصة به وكذلك تقوم الهيئة بتحصيل مبالغ معينة على كل طن بضاعة تتداول عليه - كما تقوم هيئة موانى البحر الأحمر بتحصيل رسوم دخول وخروج السفن من وإلى الميناء وكذلك رسوم القطر والإرشاد والتى إحتفظت الهيئة بها وذلك طبقاً للفئات المقررة بالقانون المصرى.

* وبما لشركة تنمية ميناء السخنة من تجربة رائدة فى إدارة الميناء فقد تم الإتفاق بين الدولة وشركة تنمية ميناء السخنة لتسويق وتنمية وإستثمار باقى أراضى الميناء حسب المخطط الشامل المذكور عاليه - وتم توقيع إتفاق التسويق والتنمية والإستثمار فى2004/6/14.

* ونتيجة للمجهودات والإستثمارات التى أنفقتها شركة تنمية ميناء السخنة نجحت الشركة فى إجتذاب الإستثمار الأجنبى اللازم لإنشاء الصناعات التالية بالميناء والوصول بالميناء إلى مصاف الموانى التجارية الصناعية العالمية وذلك بشهادة المؤسسات المالية العالمية مثل البنك الدولى للإنشاء والتعمير ومؤسسة التمويل العالمية وبنك التصدير والإستيراد الأمريكى والإتحاد الأوروبى وكافة البنوك والمؤسسات المصرية ومن ضمن هذه الصناعات:

1 - الشركة المصرية للماغنسيوم:

مشاركة مع شركة الماغنسيوم العالمية MIL وذلك بمنطقة ميناء السخنة تكلفة المشروع 750 مليون دولار على مرحلتين:

- المرحلة الأولى 500 مليون دولار.
- المرحلة الثانية 250 مليون دولار.

* الطاقة الإنتاجية للمشروع 46000 طن سنوياً من سبائك الماغنسيوم عالية الجودة ويصل الإنتاج فى المرحلة الثانية إلى 96000 طن سنوياً وهو ما يمثل 17% من حجم الإنتاج العالمى.
* يوفر المشروع 1000 فرصة عمل سنوياً فى المرحلة الأولى تزيد مع زيادة الإنتاج بالإضافة إلى توفير ثلاثة آلاف فرصة عمل غير مباشرة.
* يحقق المشروع الإكتفاء الذاتى لمصر من إحتياجاتها من الماغنسيوم كما يوفر العملة الصعبة ويتم تصدير باقى المنتج للخارج بنسبة 100%.
* يحقق المشروع عائداً للإقتصاد القومى يبلغ 129 مليون دولار سنوياً.

2- شركة سونكر لتموين السفن

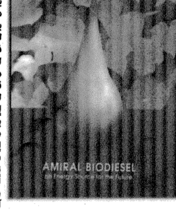
* برأسمال مرخص 20 مليون دولار أمريكى وذلك بهدف إنشاء وتشغيل محطات مستودعات وصهاريج لتخزين ومناولة المنتجات البترولية بكافة أنواعها على أحدث مستوى تقنى وكافة الأنشطة الأخرى المتعلقة بهذا النشاط داخل ميناء السخنة والموانى الأجنبية خارج جمهورية مصر العربية وذلك على مساحة 150 ألف متر مربع بميناء السخنة.

3- شركة لإنتاج الوقود الحيوى BIO DIESEL



* نتاج شراكة ناجحة بين مجموعة أميرال وبين شركة PTI النمساوية لهندسة النباتات والإنشاءات بالتنسيق مع وزارتى النقل والإستثمار وقطاع النقل البحرى وهيئة موانى البحر الأحمر ومحافظة السويس . تأسست شركة أميرال للوقود الحيوى بميناء السخنة .

إن الوقود الحيوى 100% صديق للبيئة ويعتمد فى إنتاجه على زيوت النباتات هذا ويمكن خلطه مع الوقود العادى أو إستخدامه على حدة. ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه فى أسواق أوروبا، الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوى كوقود خالى من غاز ثانى أكسيد الكربون الحل الأمثل لهذه الدول. إن إستخدام الوقود الحيوى بديلاً عن الوقود العادى أصبح شيئاً متعارفاً عليه فى كثير من الدول الأوروبية. ومن المقرر إقامة مصنع مساحته 20.000 متر مربع بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيوت بميناء السخنة على أحدث التكنولوچيا والمعدات التى تؤكد تقديم أعلى نسب وحجم إنتاج من الزيوت. سيتم إنتاج 40.000 طن سنوياً من الوقود الحيوى 40.000 جلسرين طبى نسبة نقاء 97% ترتفع فى المرحلة الثانية إلى 80.000 طن وقود و10.000طن زيوت طعام سابقة الإستخدام من خلال العمل بأقصى طاقة إنتاجية لهذا المصنع. ولن يكون هناك أى فاقد من هذه الزيوت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كأسمدة لتحسين التربة وسوف يبدأ المصنع فى إنتاج الوقود عام 2006 وستقام مزرعة لأشجار الجاتروفا الأمر الذى يستلزم إستصلاح ما يقرب من مائة ألف فدان على مراحل المشروع المختلفة بدأت بـ 400 فدان كمزرعة للشتلات والأبحاث ثم 6800 فدان بالسويس وتبلغ التكلفة الإجمالية للزراعة حوالى 88.7 مليون يورو. ويقدم هذا المشروع قيمة مضافة متعاظمة للإقتصاد القومى من حيث إرتفاع حجم الصادرات بالإضافة إلى إقامة مجتمعات سكنية بجوار المزارع المقرر إقامتها حيث أن كل 20.000 فدان تحتاج إلى عمالة مباشرة تبلغ 2000 عامل مع أسرهم أى أن المشروع يحقق عشرة آلاف فرصة عمل مع توطين عشرة آلاف أسرة بجوار المزارع.





الإرتقاء بمستوى الخدمات المقدمة لحجاج بيت الله الحرام عبر موانى الهيئة (السويس - سفاجا - نويبع)

فى إطار توجيهات السيد المهندس/ وزير النقل للعمل على الإرتقاء بمستوى الخدمات المقدمة لحجاج بيت الله الحرام عبر موانى الهيئة (السويس - سفاجا - نويبع).
قامت الهيئة بإتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لتوفير الإمكانيات الضرورية للتيسير على الحجاج خلال موسم الحج لهذا العام سواء فى رحلة الذهاب أو العودة كما قامت الهيئة بإتخاذ بعض الإجراءات لأول مرة للمساعدة فى إنجاح موسم الحج لهذا العام.

فيما يخص ميناء نويبع البحري:

تم تدعيم الميناء بالآتى:
١- عدد ٣ مساعدات ملاحية [شمندورات].
٢- لنش قاطرة جديد "جهاد/٤".
٣- رفع كفاءة الأرصفة بما يسمح بدخول السفن ليلاً ونهاراً تفادياً للإنتظار لفترات طويلة خارج الميناء.
٤- التنسيق مع أجهزة أمن الموانى والجمارك والجوازات لإنهاء إجراءات السفينة حمولة ٢٤٠٠ راكب خلال ٣,٥: ٤ ساعات.
٥- توفير عدد ٨ مظلات بقرية الحجاج مع عمل أسقف معلقة مزودة بوحدات إضاءة.
٦- توفير عدد ٣٠ دورة مياه إضافية وإنشاء عدد من خزانات المياه سعة كل منها ١٥ طن بإجمالى ١٢٠ طن.

فيما يخص ميناء بورتوفيق:

١- تم التنسيق مع أمن الموانى على منع دخول سيارات الأجهزة وتوفير أتوبيسات مجانية بمعرفة الهيئة لنقل الحجاج من أماكن تراكى السفن إلى ساحات التجمع لإنهاء كافة الإجراءات.
٢- تم تشغيل عدد ٢ طفطف لنقل أمتعة الركاب مع تكليف جمعية الحمالين بزيادة أعداد الأفراد والعربات المستخدمة فى نقل أمتعة الركاب.
٣- تطوير صالة الإنتظار الخارجية وتجميلها من الداخل والخارج وزيادة الإضاءة وتوفير خدمات الإتصال والتصوير وإستخراج التصاريح.
٤- تطوير صالة الوصول وتحويلها إلى صالة زجاجية حديثة على مساحة 8200 متر لتستوعب 2000 راكب تسمح للراكب بمتابعة نقل أمتعته من العبارة إلى ساحة الأمتعة إضافة إلى زيادة عدد دورات المياه والخدمات اللازمة للحجاج من كافيتريات وإتصالات وتصوير مستندات وشملت عملية التطوير كذلك بوابات ومظلات العفش وإزالة المخازن القديمة والمبانى العشوائية بتكلفة إجمالية ٨ مليون جنيه مصرى كذلك تم تشغيل عدد ٢ سيارة فى المنطقة وتم تكليف جمعية الحمالين بزيادة أعداد الأفراد لنقل أمتعة الركاب والتنسيق مع أمن الموانى لمنع دخول سيارات الأجرة وتوفير أتوبيسات

فيما يخص ميناء سفاجا:

فقد تم تطوير صالات السفر والوصول وتزويدها بكافة الخدمات اللازمة للحجاج كلا الرحلتين الذهاب والعودة مع توفير المياه العذبة منه خلال خزان مياه سعة ٢٠٠ طن.
- كما أكد السيد اللواء بحرى محفوظ محمد طه مرزوق رئيس الهيئة على جميع الأجهزة العاملة بموانى السويس - سفاجا - نويبع على ضرورة توفير رعاية خاصة لجميع الحجاج وخاصة كبار السن والمرضى وذوى الإحتياجات الخاصة وضع ضوابط مشددة لجمعيات الحمالين وناقلى الأمتعة بالموانى للقضاء على أى حالات إستغلال للحجاج والركاب.
- وسوف يتم النقل من خلال ٢١ رحلة من ميناء بورتوفيق بإستخدام عدد ٨ عبارات بطاقة إجمالية ١٩٥٠٠ راكب.
- وكذا عدد ٦ رحلات من ميناء سفاجا بإستخدام عدد ٤ عبارات بطاقة إجمالية ٧٥٠٠ راكب والعديد من الرحلات المكوكية من ميناء نويبع البحرى بإستخدام عدد ٣ عبارات + قارب سريع بطاقة تصل إلى ١٠٠٠٠ راكب يومياً.
.. تبدأ رحلات السفر من ١٩ ديسمبر ٢٠٠٥ إلى ٤ يناير ٢٠٠٦.
كما تبدأ رحلات العودة من ١٦ يناير إلى ٥ فبراير ٢٠٠٦.

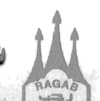
هيئة موانى البحر الأحمر تحتفل بتوديع فوج حجاج القرعة لأداء فريضة الحج من ميناء بورتوفيق السويس

نظمت هيئة موانى البحر الأحمر الإحتفالية الكبيرة بالطبل والمزمار ومشاعر الحب لتوديع حجاج القرعة المسافرين على متن العبارة السلام ٩٤
وكان فى توديعهم فضيلة الأمام الأكبر الشيخ محمد سيد طنطاوى شيخ الأزهر وفضيلة الدكتور حمدى زقزوق وزير الأوقاف والمهندس سامح فهمى وزير البترول والدكتور مهندس عصام شرف وزير النقل والسيد اللواء/ سيف الدين جلال محافظ السويس واللواء بحرى شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى واللواء بحرى محفوظ محمد طه مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر واللواء بحرى حسين الهرميل رئيس الهيئة العامة لسلامة الملاحة البحرية والقيادات الشعبية والتنفيذية لمحافظة السويس وملاك العبارات الناقلة لموسم الحجاج مهندس ممدوح إسماعيل (السلام) والمحاسب سامى عبد الله والمحاسب محمد عبد الله (كليوباترا) وصرح اللواء بحرى محفوظ مرزوق رئيس هيئة موانى البحر الأحمر أن الهيئة قامت برفع درجات إستعداد الموانى الخاصة بنقل وتأمين الركاب وتم تبادل كلمات التوديع بدأها اللواء بحرى محفوظ طه رئيس هيئة البحر الأحمر وتلاه اللواء سيف الدين جلال محافظ السويس.ختم الكلمات الشيخ محمد سيد طنطاوى شيخ الجامع الأزهر الذى دعى فضيلته حجاج مصر إلى أن يدعو لمصر والأمة الإسلامية وشعوب العالم أن يديم الله عليهم نعمة الأمن والأمان من أجل تقدم الشعوب وأن يكونوا قدوة للمسلمين وهم يؤدون ركنا أساسيا من أركان الإسلام بأداء فريضة الحج



شيخ الأزهر والوزراء فى وداع حجاج البواخر





شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

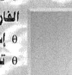


شركتنا :-

- [illegible] الشركات التي [illegible]
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع [illegible] ية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة أحدث معدات التداول [illegible]
- خفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي [illegible]
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.



موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

AFIFI
WORLD TRANSPORT

agent of:
PANALPINA
on 6 continents

North America
51 offices

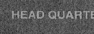
Europe
127 offices

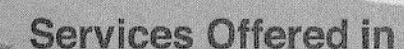
Asia
49 offices

Latin America
47 offices

Africa
30 offices

Oceania
4 offices





IMPORT &EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under comlete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17,PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.
e-mail:mail@afifiworld.com
web site:www.afifiworld.com

TEL:+2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX:+2(03)5923797
+2(03)5901521

بعد مرور عام على إفتتاح الرئيس مبارك لميناء دمياط



حوار إنترناشيونال مع الأستاذ/ الحسينى الحسينى حجاج

رئيس الإدارة المركزية لجمارك دمياط والفروع

أجرت الحوار/أميرة شوقى

يقع ميناء دمياط على بعد حوالى ثمانية كيلو مترات ونصف غرب فرع دمياط لنهر النيل فى البحر المتوسط غرب رأس البر وعلى مسافة حوالى سبعون كيلو متر غرب ميناء بورسعيد وتغطى منشآت الميناء مساحة قدرها 11.8 كيلو متر مربع.

بعد مرور عام على إفتتاح فخامة الرئيس حسنى مبارك لميناء دمياط فى 21 ديسمبر 2004 ما هو المميز بميناء دمياط عن باقى الموانى المصرية

ميناء دمياط يعتبر أول ميناء مصرى حكومى يطبق نظام التجارة الإلكترونية وقد قام السيد الرئيس/ حسنى مبارك بإفتتاحه فى 21 ديسمبر 2004 وتم العمل بالإدارة الآلية بتطبيق كامل على جميع الإجراءات الجمركية وارد كانت أم صادر أم ترانزيت وذلك سهل فى إنهاء الإجراءات الجمركية مما أدى إلى تخفيض من معدل زمن الإفراج وأصبح هذا المعدل يضاهى المعدلات العالمية وذلك من بدء التعامل مع الرسالة وخروجها من الدائرة الجمركية وقد كان متوسط زمن الإفراج سابقاً يصل إلى 15 إلى 22 يوم وهذا التخفيض فى الزمن أدى بصورة غير مباشرة إلى تخفيض ثمن السلع إلى المستهلك النهائى حيث يتم الإفراج عن الشحنات تقريباً فى مواعيد السماح مما لا يترتب عليها دفع أرضيات أو غرامات تأخير.

هل التخطيط الجديد للميناء على الإجراءات الجمركية؟

يوجد تنسيق بين إدارة الجمارك والهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وجميع الجهات الرقابية حيث أن جميع الجهات الرقابية والجمارك فى مكان واحد مما يسهل على العميل السير فى الإجراءات وإنجاز العمل وأيضاً وجود المبانى الإدارية خارج الدائرة الجمركية ساعد على إنهاء حركة التكدس عند الدخول حيث لا يستلزم عمل تصريح جمركى لدخول الميناء

هل النظام المطبق يقيس أداء العمل؟

أكيد حيث عند بداية تسجيل الشهادة الجمركية إلكترونياً يسجل عليها التاريخ والساعة وأيضاً عند الإنتهاء يتم تسجيل زمن الإنتهاء مما يؤدى قياس الأداء والكفاءة لمعالجة القصور.

هل يوجد أى ميزة تنافسية لشحن الصادر من ميناء دمياط؟

تعتبر ميناء دمياط أكبر ميناء يتم منها التصدير للخارج حيث أن بعض الشحنات يتم إنهاء إجراءاتها فى موانى أخرى ولكن يتم شحنها من ميناء دمياط وذلك بالإضافة إلى الصادرات التى يتم إنهاء إجراءاتها داخل الميناء مدة الرحلة إلى الموانى الأوروبية تعتبر من أقصر المدد من ميناء دمياط وأيضاً بالنسبة للشرق الأقصى حيث تعتبر ميناء دمياط منطقة وسطى بين الموانى المصرية أيضاً وجود عدد من الأرصفة لتشغيل السفن يؤدى إلى جذب المتعاملين حيث لايوجد تكدس أو فترات إنتظار والذى ساعد على ذلك بناء الميناء بطريقة حديثة ووجود البنية الأساسية والفوقية على أحدث الطرق وأيضاً إمكانية تأييد الشهادة الجمركية على مدار 24 ساعة وذلك من خلال الورديات الليلية

وماذا عن الترانزيت؟

ميناء دمياط تعتبر ميناء مصر الأول فى الترانزيت حيث يوجد أكبر محطة حاويات تم تداول 560000 حاوية مكافئة فى عام 2000 منها 90% ترانزيت

ويوجد ترانزيت مباشر لخارج جمهورية مصر العربية أو ترانزيت غير مباشر إلى الموانى الجافة ويتم فيها نقل الحاويات بالسيل الملاحى ولا نضطر إلى فتح الحاوية إلا عند الضرورة القصوى ولبعض الإحتياطات الأمنية والمنافس الأساسى الآن هو ميناء شرق التفريعة حيث أن دخل الميناء سيتأثر بوجود ميناء شرق التفريعة ولذلك نحن فى تطور مستمر لمواجهة المنافسة.

متى سيتم التطبيق الكامل للميناء الإلكترونى؟

يتم التعاون بين شركة NAVIS الأمريكية وشركة Prosylab وذلك لتطوير نظام EDI ونظام الإتصالات ونظم المعلومات وهو على وشك الإنتهاء وبدء العمل بنظام EDI بين الهيئة والجمارك والتوكيلات الملاحية فى إستلام المنافستو والبوالص وجميع البيانات الخاصة بالشحنات الواردة والصادرة فى ميناء دمياط. ويتم العمل حالياً ورقياً وآلياً كفترة تجريبية ثم تليها التطبيق الكامل للنظام الإلكترونى.

وفى نهاية الحوار أفاد أن ميناء دمياط تعمل فى منظومة كجمارك وشركة تداول الحاويات ولكن ليس بنفس الخطى وعلى الجميع التعاون أكثر للوصول بالميناء لأعلى معدلاتها ولجذب عملاء جدد للميناء.

BITF
UBIFRANCE

خطوات جديدة فى التعاون السياحى مع فرنسا

إستقبل السيد أحمد المغربى، وزير السياحة، السيد جورج كولسون، رئيس نقابة الشركات السياحة الفرنسية والوفد المرافق المكون من 14 مسئول من أصحاب الشركات وقياديين فى النقابة و4 صحفيين فرنسيين من قطاع السياحة.

وصرح حسن بهنام، مدير المكتب الإعلامى الإقليمى لوكالة يوبيفرانس، أن الوزير المغربى أبدى إرتياحه من الجهود المبذولة من قبل الشركات السياحية الفرنسية لجذب السائحين وتنشيط السياحة المصرية، كما أكد على إستعداد الجهات المصرية المعنية لتوفير المزيد من التسهيلات للسائحين الفرنسيين.

وصرحت السيدة ناهد رزق، مديرة المكتب السياحى المصرى فى باريس أن فى إطار هذه الزيارة، تم توقيع إتفاقية مع مسئولية شركة مصر للطيران تهدف إلى مزيد من التعاون ولاسيما تشجيع السائحين الفرنسيين للتوجه إلى مصر على متن طائرات شركة مصر للطيران.

ومن ناحية أخرى، أعلن مصدر مسئول عن قرار إحدى شركات سياحة فرنسية لبدء رحلات مباشرة بين فرنسا وطابا وذلك إبتداءً من شهر أبريل / نيسان المقبل.

وكشف بهنام عن مشاركة وفد مصرى فى الندوة التى ستقام أول مارس المقبل فى مدينة "نيس" بجنوب فرنسا عن الآفاق الجديدة لصناعة السياحة فى منطقة البحر المتوسط والهدف من تنظيم هذه الندوة بواسطة وكالة يوبيفرانس هو دراسة إمكانية تعاون أوسع بين جميع دول حوض البحر المتوسط مثل مصر ولبنان وسوريا والجزائر ومالطا لجذب عدد أكبر من السائحين إلى هذه المنطقة بواسطة تنشيط السياحة العلاجية والأعمال، كما تبحث الندوة موضوعات مهمة مثل الأمن وجودة الخدمات والتدريب

أسرة تحرير المجلة

تهنئ

اللواء بحرى / محمد إبراهيم أحمد مدين

على الثقة الغالية التى أولاها إياه

الأستاذ الدكتور / عصام شرف

وزير النقل

بتعيينه

نائب رئيس مجلس إدارة هيئة

موانى بورسعيد

بالقرار الوزارى رقم 455 لسنة 2005

مع أطيب التمنيات لسيادته بالنجاح والتوفيق

العناصر الأساسية لإنشاء ميناء جديد

Main Items for a New Port Construction.

الجزء الثانى

مهندس / محمد رمزى عوض - مهندس شواطئ وتنمية موانئ

حواجز الأمواج (Breakwaters)

بالنسبة لحواجز الأمواج، فإنها تعتبر من أكثر العناصر تكلفة فى إنشاء الميناء ويلزم لتصميمها الدقة والخبرة الهندسية العالية ولإجراء ذلك التصميم بفاعلية فإنه يلزم تجميع العديد من البيانات الطبيعية والچيوتكنيكية بمنطقة المشروع. فأما البيانات الطبيعية فتشمل قياسات المد والجزر وسرعة وإتجاه التيارات البحرية بالمنطقة (حسب نوع التيار / التيارات المتعرضة لها المنطقة) سواء تيارات مدية أو مدفوعة بقوة الرياح أو ناتجة عن الأمواج أو من أصول زلزالية أو غيرها. وكذلك قياسات الأمواج والتى تشمل قياسا مباشرا لإرتفاعات وزمن الأمواج (Wave Height and Period) ومنها يتم تحديد أهم العناصر الأساسية للأمواج مثل الإرتفاع النافع للأمواج (Significant Wave Height) وأكبر إرتفاع للموجة على مدار العام (Hs، 1/1year) وغيرها.

هذا بالإضافة إلى تحديد إرتفاع الموجة التصميمى لتصميم حاجز الأمواج والذى غالبا ما يؤخذ فى الإعتبار على أنه أعلى إرتفاع مسجل خلال الخمسين أو المائة سنة السابقة لسنة إنشاء الحاجز (وذلك تبعاً للقرار المتخذ بالنسبة للعمر التصميمى للحاجز والذى غالباً - ما يكون فى الحدود بين الخمسين والمائة عام. ويكون إختيار العمر التصميمى تبعاً لحجم الميناء والإحتياطات والإحتياجات المطلوبة لوظيفة الحاجز. وتعتبر القياسات الحقلية الهيدروليكية (تيار ، مد وجزر / أمواج) من العناصر المتوسطة التكلفة فى المشروع مقارنة بالقياسات الچيوتكنيكية كما سيأتى لاحقا. وفى بعض مشاريع الموانى وخاصة بالنسبة للدول النامية والتى تضع ميزانيات محدودة للمشروع فإنه يتعذر إجراء تلك القياسات الهيدروليكية لفترة طويلة (حيث يلزم عمل قياسات لمدة عام على الأقل شاملاً لمواسم الصيف والربيع والخريف والشتاء). وعند ذلك يمكن اللجوء إلى المعلومات التاريخية المتاحة (Historical Data) والمتوافرة من دراسات سابقة تم إجراؤها بواسطة جهات ذات ثقة. والبيانات التاريخية المستخدمة يمكن أن تتكون للمنطقة نفسها أو لمنطقة مجاورة لها وذات ظروف شبيهة وخاصة للأجزاء المستقيمة من الساحل وتشابه الظروف الطبيعية على إمتداده) كما بالعديد من المواقع بالنسبة للساحل الشمالى الغربى لمصر. وبتجميع تلك البيانات الطبيعية سواء من القياسات الحقلية (وهو البديل المفضل نظراً لدقته) أو من الداراسات التاريخية أو من التوقعات المبنية على عوامل طبيعية أخرى (مثل عمل توقع لإرتفاعات الأمواج من قياسات الرياح المتاحة للمنطقة فى فترة سابقة) أو خليط من كل هذه المصادر للبيانات الطبيعية فإن الأساس لعملية تصميم



شكل (2) نموذج لأعمال القياسات الهيدروليكية بمنطقة إنشاء ميناء جديد

شكل (3) نموذج لحاجز أمواج ذو حماية بوحدات خرسانية صناعية (Accropode)

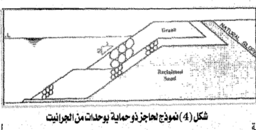
دقيق وسليم للحاجز قد للحصول عليه. وحواجز الأمواج للموانئ عموما تكون متكونة من حاجز رئيسى (Main Breakwater) وحاجز ثانوى (Secondary breakwater).

أما الحاجز الرئيسى فيتم تخطيطه بحيث يكون قدر الإمكان متعامداً على إتجاه تقدم الأمواج السائد عند فتحة المدخل. أما الحاجز الثانوى فيتم تخطيطه بحيث يتيح مع الحاجز الرئيسى فتحة مدخل مناسبة للسفينة التصميمية للميناء (ذات أكبر أبعاد متوقع إستقبالها وذلك بالنسبة للطول والعرض الغاطس) مع عمل تغطية لهذه الفتحة من إتجاه تقدم الأمواج (Overlab).

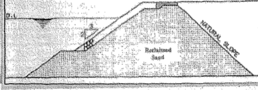
لمنع إختراق الأمواج للميناء من تلك الفتحة. وعادة ما يقوم طاقم مهندسوا التخطيط للميناء بعمل مجموعة من التخطيطات البديلة المقترحة لحواجز الأمواج لإختيار الأنسب منها. وعند وضع التخطيطات البديلة يرى أن يكون موضع الحواجز فى المياه العميقة طبيعياً على قدر الإمكان وذلك للحصول على أرخص البدائل.

ومن المعروف أن تكلفة إنشاء المتر الطولى من حواجز الأمواج الكومية (Rubble Mound Breakwater) قد يصل إلى بضعة آلاف من الدولارات. وتزيد تلك التكلفة مع زيادة عمق المياه كما ذكرنا. ولحواجز الأمواج أنواع عديدة فمنها الحواجز الكومية وهى أكثر أنواع الحواجز شيوعاً على مستوى التطبيق العالمى .

وهذه الحواجز يتم تنفيذها بطريقتين شهيرتين إما من البر بالردم أو من البحر عن طريق إستخدام المواعين البحرية. وهناك الحواجز من القيسونات (Caisson Breakwater) والتى تعتبر بديلاً مكلفاً جداً حيث يلزم لإنشاؤها خبرة عالية ودقة فى التصميم وتكلفة مرتفعة وتوافر حوض إصلاح سفن قريب (Dry Dock) لإمكان الإنشاء فيه. وتوفر القاطرات ذات القدرة المناسبة لأعمال القطر لتلك القيسونات حتى الموقع المحدد للحواجز وأخيراً توفر مواد الردم الداخلى (Filling Counterpart). والتى تكون غالباً من الأحجار متدرجة القياسات. وغالباً لا يفضل عمل هذا البديل إلا بالدول المتقدمة القادرة على حرفية تصميمه وتنفذه مثل اليابان مثلا والتى تعتبر متخصصة فى تصميم هذا النوع من الحواجز كما إن المخطط التصميمى المسجل عالميا كأحدث أسلوب تصميمى لهذا النوع من الحواجز هو من إبتكار العالم الفذ البروفيسور «يوشيمى جودا» والذى يعد من أبرز علماء هندسة الشواطئ والموانئ فى اليابان والعالم. وهناك أنواع أخرى مثل الستائر الحلقية المملوءة بالردم وهو نوع غير مفضل إستخدامه إلا فى حالة تعذر إستخدام الأنواع الأخرى ولأعماق مياه غير الكبيرة مع عدم التعرض لإرتفاعات أمواج عالية جداً أو إحتمالية كبيرة للصدمات أثناء أعمال المناورة من الدخول والخروج للسفن. ومن المهم جداً ذكره أنه فى حالة كون تربة منطقة المشروع من النوع الضعيف، فإنه يلزم عمل إحلال لطبقة / طبقات التربة الضعيفة وذلك بإزالتها ووضع طبقات من الرمال المدموكة جيداً أو الصخور والأحجار الصغيرة ذات القدرة العالية على تحمل الأحمال الموضوعة فوقها من أوزان مواد الحواجز. هذا تعرف الطبقة الضعيفة المزالة باسم (Overburden Layer). وشكل (2) يوضح نموذج لأعمال القياسات الهيدروليكية بمنطقة إنشاء ميناء جديد. والشكل (3) يمثل نموذج لحاجز أمواج ذو حماية بوحدات خرسانية صناعية (Accropode). والشكل (4) يمثل نموذج لحاجز أمواج ذو حماية بوحدات من الجرانيت. والشكل (5) يمثل نموذج لحماية مؤقتة بوحدات من الصخر لميناء يتم إنشاؤه على مراحل.



شكل (4) نموذج لحاجز ذو حماية بوحدات من الجرانيت



شكل (5) نموذج لحماية مؤقتة بوحدات من الصخر لميناء يتم إنشاؤه على مراحل



آخر أخبار الهرم الرابع

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية

"مدن ولدت من الصحراء" مؤتمراً دولياً بمكتبة الإسكندرية

– نظمت مكتبة الإسكندرية بالتعاون مع هيئة قناة السويس وجمعية أصدقاء فرناند ديليسبس فى الفترة من 11– 12 ديسمبر 2005 مؤتمراً بعنوان "قناة السويس – مدن ولدت من الصحراء" وناقش المؤتمر على مدار يومين نشأة وتطور مدن قناة السويس من زوايا مختلفة عمرانية وإقتصادية وثقافية، كما طرح تقنيات حفر قناة السويس فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر وتطور هذه التقنيات وصولاً إلى أيامنا هذه التى تشهد عمليات توسيع وتطوير للقناة كى تواكب تطور حركة النقل العالمى، بالإضافة إلى ذلك تناول المؤتمر أيضاً الدور الحيوى الذى تلعبه قناة السويس فى إقتصاد الدولة المصرية سواء من خلال إيراداتها المباشرة أو من خلال النشاط الإقتصادى لسكان مدنها الكبيرة بورسعيد والإسماعيلية والسويس.

"رواية عالمية تجسد الصراع بين وطنين" فى ندوة بمكتبة الإسكندرية

– نظم مركز الفنون بمكتبة الإسكندرية محاضرة حول كتاب " حياة إسماعيل فريق باشا" وهى الرواية التى كتبتها الروائية اليونانية ريا جالاناكى، وتمت ترجمتها إلى العربية عبر مؤسسة الأهرام للنشر فى مبادرة قدمها ودعمها فرع المؤسسة الثقافية اليونانية بالإسكندرية ، وقد قام بترجمة الرواية للعربية الدكتور محمد حمدى إبراهيم أستاذ الفلسفة والأدب اللاتينى، والحائز على جائزة الدولة التشجيعية، والحائز أيضاً على جائزة كفافى.
وقامت الندوة بمناقشة الرواية التى تدور حول قصة حقيقية، مفادها حياة قريبين من مدينة كريت اليونانية واللذان يقبض عليهما العثمانيون ويرسلونهما إلى مصر، يقوم الأول منهما بعد ذلك بتمويل الثورة التى قامت فى مدينة كريت، أما الثانى فهو إيمانويل الذى يتغير إسمه ليصبح إسماعيل فريق باشا وتتغير لغته وهويته ليصبح وزيراً للحرب والذى ترسله السلطات العثمانية لقمع الثورة التى قامت فى كريت وتهدئة الثوار.
وتعد "حياة إسماعيل فريق باشا" أول رواية يونانية تضمها منظمة اليونسكو عام 1994 إلى قائمة الأعمال النموذجية التى تعكس أفكار المنظمة وأهدافها.
جدير بالذكر أن العديد من الكتب تناولت حياة إسماعيل فريق باشا وقد تمت ترجمة الرواية اليونانية إلى العديد من اللغات من بينها الإنجليزية والفرنسية والتركية والبلغارية والألمانية والهولندية، وذلك يرجع إلى أن الرواية غنية ومعقدة فهى رواية مكتملة الأركان تتناول أحداث تاريخية حقيقية تجسد صراع خلق الهويات والآلام ونزاع الولاء لجهتين.

YANG MING LINE
陽明海運股份有限公司

FINMAR

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS
JANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V GLORY BRIDGE	76E	02/01/06	PSD
M/V HANJIN BRUSSELS	31E	04/01/06	PSD
M/V INDIA LOTUS	28E	04/01/06	PSD
M/V LINOS GATE BRIDGE	23E	07/01/06	PSD
M/V YM LONGEVITY	76E	09/01/06	PSD
M/V YM ORCHID	40E	14/01/06	PSD
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	54E	11/01/06	PSD
M/V CHUAN HE	56E	11/01/06	PSD
M/V YM OCEAN	76E	16/01/06	PSD
M/V EVER GENTLE	28E	18/01/06	PSD
M/V HANJIN HELSINKI	24E	18/01/06	PSD
M/V YM GREEN	37E	21/01/06	PSD
M/V YM GALAXY	57E	23/01/06	PSD
M/V SCI VIJAY	02E	25/01/06	PSD
M/V WAN HE	24E	25/01/06	PSD
M/V PINE BRIDGE	36E	28/01/06	PSD
M/V YM COMFORT	84E	30/01/06	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORT
JANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V YM SKY	28W	04/01/06	PSD
M/V YM IZMIR	06W	11/01/06	PSD
M/V JINYUNHE	35W	18/01/06	PSD
M/V YM PEOPLE	24W	25/01/06	PSD

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS CALLING ITALY PORTS
JANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HANJIN OSAKA	27W	03/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V YM OCEAN	76W	07/01/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN PORTLAND	81W	10/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V YM GALAXY	57W	14/01/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN IRENE	88W	17/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V YM COMFORT	84W	21/01/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V HANJIN VALENCIA	58W	24/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN
M/V HUMBER BRIDGE	83W	28/01/06	PSD	PSD/GOA/LIV/PSD
M/V AKASHI BRIDGE	24W	31/01/06	PSD	PSD/GOA/SPE/BCN

LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS
JANUARY 2006

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V SCI VIJAY	02W	01/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM GREEN	37W	02/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V LONG BEACH BRIDGE	20W	03/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO SINGAPORE	28W	05/01/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V YM PROMINENCE	25W	08/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V PINE BRIDGE	36W	09/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TSING MA BRIDGE	19W	10/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V YUE HE	30W	12/01/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V CONTI SINGA	03W	15/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V CYPRESS BRIDGE	38W	16/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V JAMES RIVER BRIDGE	23W	17/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO HONGKONG	25W	19/01/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V SCI MAHIMA	12W	22/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V BAMBOO BRIDGE	37W	23/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V AKINADA BRIDGE	23W	24/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR
M/V COSCO DALIAN	31W	26/01/06	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V INDIA LOTUS	29W	29/01/06	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V YM PLUM	41W	30/01/06	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V YM CHICAGO	19W	31/01/06	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/ANR

مكتب بورسعيد، 13 شارع الجمهورية تليفون، 066/359885 فاكس/ 066/336645
مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
الفروع، القاهرة - بورسعيد - السويس

الإسكندرية، ٢ شارع فرناند عاداه/ المسلة. محطة الرمل ت/ 4861239 - 4873951-4873078 - 4862500
فاكس/ 4840757-4847266 تلكس/ 54630-54418 إسكندرية



ماذا تعرف عن إتفاقية الكويز؟؟

بقلم: محاسب/ سعيد رجب شرف

أولاً نبدأ بتعريف لفظ الكويز (QIZ)، وهو الإختصار لجملة (Qualifying Industrial Zones) بما يعني المناطق الصناعية المؤهلة. وإتفاقية الكويز التي وقعتها مصر مؤخراً مع حكومة إسرائيل الموافقة على إعتبارهما مناطق صناعة مؤهلة بحيث يحدد الطرفان [مصر وإسرائيل] المناطق التابعة لدولتيهما كمناطق محددة يمكن للسلع أن تدخلها لأغراض التصدير دون سداد ضرائب أو رسوم بغض النظر عن دولة منشأ لتلك البضاعة.

ومن المهم الإشارة هنا إلى أن المملكة الأردنية الهاشمية كانت الأسبق في التوقيع على الإتفاقية المذكورة – أما مصر فقد قامت بالتوقيع على هذه الإتفاقية في أوائل عام2005 ويجب أن نوضح أن المقصود بالمناطق الصناعية المؤهلة هي تلك المناطق التي توافق عليها الحكومة الأمريكية بينما يتم تصميمها من قبل السلطات المحلية في كل من الأردن ومصر وإسرائيل.

وتدخل صادرات هذه المنطقة إلى الولايات المتحدة الأمريكية بدون حصص أو رسوم جمركية أو ضرائب – ويشترط لإقامة هذه المناطق أن تساهم الدول المقامة بها (مصر والأردن) في المنطقة الصناعية المؤهلة بنسبة 35 في المائة من القيمة المضافة للسلعة المصدرة للولايات المتحدة الأمريكية على أن توزع نسبة أخرى على إسرائيل والولايات المتحدة.

هذا وقد تم إختيار ثلاثة مناطق جغرافية صناعية بمصر بناء على معايير ثلاثة أولها حجم الصادرات الفعلية للسوق الأمريكية سنة 2003 وثانيها مدى توافر إمكانية التوسع في التصدير مستقبلاً ثالثهما توفر العمالة الماهرة في كل منطقة.

وهذه المناطق هي:

– منطقة القاهرة الكبرى وتضم مدينة العاشر من رمضان وبها 88 مصنعاً قيمة صادراتها 265 مليون دولار ومنطقة شبرا الخيمة وبها 20 مصنعاً وقيمة صادراتها 57 مليون دولار ومدينة نصر وبها 19 مصنعاً قيمة صادراتها 14 مليون دولار ومنطقة 15 مايو وبها 3 مصانع وقيمة صادراتها 48 مليون دولار ويبلغ عدد العاملين بها 100 ألف عامل.

– منطقة الإسكندرية الكبرى: وتضم الإسكندرية وبرج العرب والعامرية وبها 59 مصنعاً وقيمة صادراتها 207 مليون دولار وبها 25 ألف عامل.

– منطقة القناة وتضم في مرحلتها الأولى مدينة بورسعيد وبها 22 مصنعاً وقيمة صادراتها 52 مليون دولار وعدد العاملين بها 26 ألف عامل.

ومن مزايا هذا الإتفاق : أن الإتفاقية بدأت بثلاثة مناطق تتمثل في المنشآت الصناعية المؤهلة التي تم إختيارها وبها حوالي 60 في المائة من إجمالي المنشآت الصناعية كما إنها تستوعب حوالي 63 في المائة من إجمالي العمالة ويقدر قيمة الإستثمار الصناعي بها حوالي 8 في المائة من إجمالي الإستثمارات ومعظمها يعمل في صناعة المنسوجات والملابس والأغذية والصناعات الهندسية والمعدنية.

كما أنه يستفيد من هذا الإتفاق كافة المنتجات المصنعة بالمناطق الصناعية المؤهلة سواء كانت صناعات غذائية أو منسوجات أو صناعات معدنية – كما يستفيد منها مصانع القطاعين العام والخاص القائمة بهذه المناطق سواء كانت مصانع صغيرة أو كبيرة .

كما إنه يمكن تطبيق نظام الكويز إختيارياً على المصانع القائمة بالمناطق الصناعية التي تم إختيارها حيث أن المصانع تتمتع بحرية تطبيق هذا النظام من عدمه.

أما بالنسبة للمصانع خارج النطاق الجغرافي للمناطق الصناعية المؤهلة والراغبة في الإستفادة من تيسيرات الكويز فوفقاً لسياسة مصر التجارية هناك العديد من فرص التصدير الأخرى للمنطقة العربية أو الكوميسا أو الإتحاد الأوروبي فيمكن الإستفادة منها وعدم الإقتصار على التيسيرات في السوق الأمريكية ويمكن إعطاء هذه المصانع الأولوية في خطة الدولة من خلال تقديم مساندة فنية من خلال برامج تحديث الصناعة أو من خلال صندوق تنمية الصادرات.

وقد يكون هناك إحتمال لزيادة عدد المناطق كما حدث في الأردن وذلك إذا ما نجحت التجربة كما أنه لا يوجد توقيت زمني لإنتهاء المزايا الممنوحة بمقتضى هذه التيسيرات وإنما تعد مرحلة إنتقالية تمهيداً لتطبيق إتفاق تجارة حرة مع الولايات المتحدة الأمريكية.

كما أن إتفاقية الكويز لا تؤدي إلى أية إلتزامات في المقابل لا يترتب عليها أي تعديل في أراضي الدولة أو في حقوق السيادة ولا يحمل خزانة الدولة أية نفقات غير واردة بالموازنة أما بالنسبة للفوائد المنتظر أن تعود على الإقتصاد المصري فإن الدراسات التي تمت في هذا الشأن تشير إلى وجود العديد من المزايا والفوائد المرتقبة على الصناعات المختلفة بالمناطق الصناعية المؤهلة ومن ثم على الإقتصاد المصري وذلك على ضوء ما حققته تجربة المناطق الصناعية المؤهلة في الأردن – ومن بين هذه الفوائد ما يتعلق بالإقتصاد القومي ونبينها فيما يلي:

1- المساعدة على جذب المزيد من الإستثمارات الأجنبية للإستفادة من الإتفاقيات التفضيلية التي تتمتع بها مصر سواء مع الإتحاد الأوروبي أو المنطقة العربية أو دول الكوميسا.

2- حق النفاذ الحر إلى الأسواق الأمريكية وهي سوق كبيرة تستوعب الكثير من الصادرات المصرية.

3- من المتوقع أن تؤدي تلك الاستثمارات إلى زيادة معدلات النمو وتوليد المزيد من فرص العمل لنحو 300 ألف فرصة عمل خلال نفس الفترة.

4- وبهذه الإتفاقية يمكن تجنب الضرر الذي كان متوقعاً أن يصيب صناعات المنسوجات والملابس الجاهزة فور إلغاء نظام الحصص المعمول به عند التصدير للولايات المتحدة الأمريكية سنة 2005.

فبالرغم من أن الحصص كانت مقصورة على بعض منتجات النسيج والملابس الجاهزة فإنها كانت كفيلة بنفاذ ما يقرب من 600 مليون دولار كصادرات نسجية مصرية للسوق الأمريكية بينما يمثل إتفاق المناطق الصناعية المؤهلة فرصة لدخول هذه المنتجات دون قيود كمية أو جمركية للسوق الأمريكية وبالتالي زيادة قدرتها على المنافسة في هذا السوق الضخم أيضاً وتمتد التيسيرات لتشمل كافة المنتجات الخاصة بهذه الصناعة فيما كانت المنتجات المصرية تخضع لتعريفة جمركية تتراوح بين 10% و 33% وفقاً لنظام الحصص.

ويتوقع خبراء التجارة والصناعة أنه وفقاً للدراسات التي تمت بهذا الخصوص أن تحقق مصر مزايا وفوائد إقتصادية من خلال هذه الإتفاقية تفوق ما تحقق في الأردن نظراً لما تتمتع به مصر من قاعدة إنتاجية وصناعية واسعة فضلاً عن تزايد احتمالات جذب مصر للمزيد من الإستثمارات في ضوء إتساع السوق المصرية مقارنة بنظيرتها الأردنية خاصة إذا أخذ في الإعتبار إتفاقيات مصر التجارية مع كل من الكوميسا والمنطقة العربية والإتحاد الأوروبي.

المخاوف السياسية والإقتصادية التي تحيط بمصر من جراء توقيعنا على هذه الإتفاقية وهي:

1- يتخوف الكثير من خبراء الإقتصاد والسياسة من تأثير هذه المناطق على تجارتنا مع الإتحاد الأوروبي إلا أنه يجب ألا نغفل التيسيرات التي يقدمها الأمريكان والغرض منها تقديم فرص جدية للصادرات المصرية ويبقى أمام كل صناعة اختيار السوق الملائم لها والقادرة على مراعاة قواعد المنشأ الخاص به.

2- يتخوف البعض من إمكانية إستيراد مصر لعمالة أسيوية كما حدث في الأردن أو لعمال من إسرائيل – ولكن من أهداف الإتفاقية رفع مستويات التشغيل المحلية وبالتالي غير وارد إستيراد عمالة من الخارج.

3- التخوف من أن تستغل إسرائيل بصفتها المحتكر الوحيد لأي مكون في الصناعة أن ترفع أسعار المستلزمات التي لا تتفق مع المواصفات العالمية مما يضر بالصناعة المصرية، ولهذا يجب أن يتم الإتفاق على إدخال تعديل للإتفاقية بحيث يمكن أن يلجأ الجانب المصري لإستيراد هذه المكونات أما من الولايات المتحدة الأمريكية نفسها أو من المصادر المحلية أو يتم الإتفاق مع الجانب الإسرائيلي على إدخال شريك يمكن اللجوء إليه إذا تم الإخلال بالمواصفات.

4- التخوف من إختراق النسيج الإقتصادي العربي ولجوء بعض الدول العربية للدخول في مثل هذه الإتفاقيات بدلاً من التكامل الإقتصادي العربي بما يضر بتعزيز التعاون الإقتصادي العربي.

5- يتخوف الكثيرون من أن إنفراد الجانب الأمريكي بالموافقة على تعديلات لإتفاق الكويز قد يضر بالجانب المصري إذا ما طالب بأي تعديل في صالحه للإنحياز الأمريكي الكامل لإسرائيل مما قد يخل بالتوازن.

6- يرى بعض المتشائمين أن نص الإتفاق على أن تعقد إجتماعات الربع سنوية بين القدس والقاهرة بالتبادل يتعارض مع قرار التقسيم وأن ذلك يعد إعترافاً بشرعية الإحتلال الإسرائيلي للقدس بشقيها وكان من الأفضل أن يعدل النص إلى أن تكون إجتماعات اللجنة المشتركة الربع سنوية في إسرائيل ومصر بالتبادل بدلاً من النص الذي يقول بين القدس ومصر.

وأما المخاوف السياسية فإني لا أستطيع الدخول فيها إذ يجدر أن يحددها خبراء السياسة، وأرجو بذلك أن أكون قد قربت لفظ [الكويز] إلى ذهن القارئ العادي الغير مهتم بالسياسة.



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح

التجارة الخارجية الصادرات والواردات

الجزء الأول

دراسة مقارنة 2004/2003 - 2000/99

حقق الميزان التجارى فى عام 2000/99 عجزاً قدره 11.472 مليار دولار حيث بلغت الصادرات 6.388 مليار دولار والواردات 17.86 مليار دولار وفى عام 2001/2000 إنخفض عجز الميزان التجارى إلى 9.354 مليار دولار حيث بلغت الصادرات 7.078 مليار دولار والواردات 16.432 مليار دولار وإستمر إنخفاض العجز حيث بلغ فى عام 2002/2001، 7.517 مليار دولار حيث بلغت حصيلة الصادرات 7.121 مليار دولار والواردات 14.637 مليار دولار واستمر إنخفاض العجز فى عام 2003/2002 ليصل إلى 6.615 مليار دولار حيث إرتفعت الصادرات إلى 8.205 مليار دولار والواردات 14.820 مليار دولار وفى عام 2004/2003 إرتفع العجز إلى 7.523 مليار دولار حيث إرتفعت الصادرات إلى 10.454 مليار دولار وإرتفعت الواردات أيضا إلى 17.975 مليار دولار.

المتحصلات عن الصادرات لأهم السلع عن عام 1999/2000 حتى 2003/2004

مسلسل	السلع	1999/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
1	الأرز	41.90	78.50	78.50	63.20	57.80
2	البطاطس	13.50	9.80	6.70	3.30	4.60
3	النباتات الطبية	14.60	36.10	29.20	15.70	5.60
4	الموالح	3.70	2.10	7.00	12.30	13.20
5	منتجات الصيدلة	32.20	59.20	82.50	129.90	209.10
6	الأسمدة	113.70	64.20	48.40	86.00	124.90

وفيما يلى مناقشة لأهم ما ورد طبقا لبيانات البنك المركزى المصرى:

أولا الصادرات:

بلغت حصيلة الصادرات فى عام 2000/99، 6387.7 مليون دولار إرتفعت فى عام 2000/ 2001 إلى 7078.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 10.8% ثم إرتفعت إلى 7120.8 مليون دولار فى عام 2002/2001 بنسبة زيادة قدرها 0.6% وواصلت إرتفاعها لتصل إلى 8205.4 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة زيادة قدرها 15.2% ثم إرتفعت إلى 10453.5 مليون دولار فى عام 2003/ 2004 بنسبة زيادة قدرها 27.4% وبذلك فإن معدل النمو السنوى للصادرات منذ 2000/99 حتى 2004/2003 بلغ 13% وفيما يلى تحليلاً للصادرات (مرفق 1،2)

1- بالنسبة لحصيلة صادرات البترول ومنتجاته فإنها قد بلغت فى عام 2000/99 ، 2272.9 مليون دولار بنسبة 35.6% من إجمالى الصادرات إرتفعت فى عام 2001/2000 إلى 2632.4 مليون دولار بنسبة 37.2% من إجمالى الصادرات وبنسبة زيادة قدرها 15.8% وفى عام 2002/2001 إنخفضت إلى 2381 مليون دولار بنسبة 33.4% من إجمالى الصادرات وبنسبة نقص قدرها (9.6)% وإرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 3160.8 مليون دولار بنسبة 38.5% من إجمالى الصادرات وبنسبة نمو قدرها 32.8% ثم واصلت الإرتفاع لتصل إلى 3910.3 مليون دولار فى عام 2003 / 2004 بنسبة 37.4% من إجمالى الصادرات نسبة نمو قدرها 23.7% وبذلك فإن معدل نمو الصادرات من البترول ومنتجاته بلغ 14.5% فى الفترة من 99/ 2000 إلى 2003/ 2004 .

2- وبذلك فإن إجمالى الصادرات السلعية بإستبعاد البترول ومنتجاته قد بلغت 4114.8 فى عام 2000/99 بنسبة 64.4% من إجمالى الصادرات وفى 2000/ 2001 إرتفعت إلى 4445.8 مليون دولار بنسبة 62.8% من إجمالى الصادرات وبنسبة نمو قدرها 8% وفى عام 2002/2001 إرتفعت إلى 4739.8 مليون دولار بنسبة 66.6% من إجمالى الصادرات وبنسبة نمو قدرها 6.6% ثم إرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 5044.6 مليون دولار بنسبة 61.5% من إجمالى الصادرات وبنسبة نمو قدرها 6.4% ثم واصلت إرتفاعها لتصل إلى 6543.2 مليون دولار فى عام 2003 / 2004، بنسبة 62.6% من إجمالى الصادرات وبنسبة نمو قدرها 29.7% وبذلك فإن معدل نمو الصادرات السلعية بخلاف البترول ومنتجاته منذ عام 99/ 2000 وحتى 2004/2003 قد بلغ 12.3% وهو أقل من معدل نمو صادرات البترول الذى بلغ 14.5%.

وفيما يلى مناقشة أهم بنود الصادرات السلعية الأخرى بخلاف البترول:

1- القطن:

بلغت صادرات القطن عام 2000/99 166.72 مليون دولار بنسبة 2.6% من إجمالى الصادرات وإنخفضت فى عام 2000/ 2001 إلى 144.5 مليون دولار بنسبة 2.1% من إجمالى الصادرات وبنسبة خفض قدرها 13.3% وفى عام 2002/2001 إنخفضت أيضاً إلى 83.2% مليون دولار بنسبة خفض قدرها 42.4% عن العام السابق بلغت نسبتها 1.17% من إجمالى الصادرات ثم بدأت فى الإرتفاع حيث إرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 199.2 مليون دولار بنسبة 2.4% من إجمالى الصادرات وبنسبة زيادة قدرها 139.4% عن العام السابق ثم إرتفعت فى عام 2003/ 2004 إلى 201.6 مليون دولار بنسبة 1.9% من إجمالى الصادرات وبنسبة نمو قدرها 1.2% عن العام السابق وبذلك فإن معدل نمو القطن قد بلغ فى المتوسط 4.9% سنوياً.

2- المواد الخام:

بلغت صادرات المواد الخام 153.7 مليون دولار فى عام 2000/99 بنسبة 2.4% من إجمالى الصادرات إرتفعت فى عام 2000/ 2001 إلى 162.6 مليون دولار بنسبة زيادة 5.8% وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 2.3% ثم إرتفعت إلى 184.8 مليون دولار فى عام 2002/2001 بنسبة زيادة قدرها 13.7% وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 2.6% وواصلت إرتفاعها فى عام 2003/2002 لتصل إلى 287.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 55.5% وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 3.5% ثم قفزت فى عام

المتحصلات عن الصادرات عن عام 1999/2000 حتى 2003/2004

وقود و زيوت معدنية و منتجاتها
القطن
المواد الخام
السلع النصف مصنعة
السلع تامة الصنع
مصنوعات غير موزعة
جملة

12000
10000
8000
6000
4000
2000
0

1999/2000
2000/2001
2001/2002
2002/2003
2003/2004

2004/2003 لتبلغ 473.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 64.7% وبلغت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 4.5% وبلغ معدل النمو السنوى 32.5% ومما يجدر ذكره فإننا نلاحظ ما يلى:

1- السلع المذكورة فى بيانات البنك المركزى بلغت قيمتها 38.9 مليون دولار بنسبة 25% من هذه المجموعة فى عام 2000/99 وباقى السلع التى لم تذكر بلغ مجموعها 114.8 مليون دولار وفى عام 2001/2000 إرتفعت صادرات السلع المذكورة إلى 61.6 مليون دولار بنسبة 37.9% من هذه المجموعة وباقى السلع التى لم تذكر بلغ مجموعها 101 مليون دولار وفى عام 2002/2001 بلغ مجموع السلع المذكورة 48.6 مليون دولار بنسبة 26.2% من سلع المجموعة والسلع التى لم تذكر بلغ مجموعها 136.2 مليون دولار وفى عام 2003/2002 بلغ مجموع السلع المذكورة 39.4 مليون دولار بنسبة 13.7% من سلع المجموعة وباقى السلع التى لم تذكر بلغ مجموعها 247.9 مليون دولار وفى عام 2004/2003 بلغ مجموع السلع التى ذكرت 27.4 مليون دولار بنسبة 5.8% من سلع المجموعة وتلك التى لم تذكر بلغ مجموعها 445.9 مليون دولار وبذلك فإن السلع التى لم تذكر إرتفعت من 114.8 مليون دولار فى عام 2000/99 وبنسبة 75% إلى 445.9 مليون دولار وبنسبة 94.2% من سلع المجموعة فى عام 2004/2003 فلماذا لم تذكر تلك السلع التى إرتفعت صادراتها بنسبة 288.4% أليس هذه السلع أولى بالنشر؟ خاصة وأن السلع المذكورة قد إنخفضت صادرات معظمها فالبطاطس إنخفضت صادراتها من 13.5 مليون دولار فى عام 99 / 2000 إلى 4.6 مليون دولار فى عام 2004/2003 بنسبة خفض قدرها 65.9% والنباتات الطبية إنخفضت صادراتها من 14.6 مليون دولار إلى 5.6 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 61.6% والبهارات والفانيليا إنخفضت من 0.7 مليون دولار إلى 0.1 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 85.7% والفول السودانى إنخفض من 0.8 مليون دولار إلى 0.5 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 37.5% فى حين إرتفعت الموالح من 3.7 مليون دولار إلى 12.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 256.8% كما إرتفع الكتان الخام من 2.8 مليون دولار إلى 3.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 21.4% مما سبق يتبين أن السلع الواردة قيمة صادراتها قليلة ولم يرد أى ذكر للصادرات من هذه المجموعة التى أدت إلى زيادة الصادرات عن 153.7 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 473.3 مليون دولار فى عام 2004/2003 أى بقيمة زيادة قدرها 319.6 مليون دولار وبنسبة زيادة قدرها 207.9%

المتحصلات عن الصادرات عن عام 1999/2000 حتى 2003/2004

مسلسل	مجموعات السلع	1999/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
1	وقود و زيوت معدنية و منتجاتها	2,283.60	2,649.60	2,411.00	3,195.20	4,011.80
2	القطن	166.70	144.50	83.20	199.20	201.60
3	المواد الخام	153.70	162.60	184.80	287.30	473.30
4	السلع النصف مصنعة	282.80	398.50	440.50	657.60	763.50
5	السلع تامة الصنع	2,603.70	2,788.40	2,955.70	3,017.30	3,971.80
6	مصنوعات غير موزعة	897.20	934.60	1,045.60	848.80	1,030.50
	جملة	6,387.70	7,078.20	7,120.80	8,205.40	10,452.50

تابع التجارة الخارجية الصادرات والواردات

3- السلع نصف المصنعة:

بلغت الصادرات من السلع نصف المصنعة 282.8 مليون دولار فى عام 2000/99 بنسبة 4.4% من إجمالى الصادرات إرتفعت فى عام 2001/2000 إلى 398.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 40.9% وإرتفعت نسبتها إلى الإجمالى إلى 5.6% وفى عام 2002/2001 إرتفعت صادراتها إلى 440.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 10.5% كما إرتفعت نسبتها إلى إجمالى الصادرات 6.2% ثم واصلت إرتفاعها لتصل إلى 657.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 49.3% كما إرتفعت نسبتها الإجمالية إلى 8% ثم قفزت إلى 763.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 16.1% وإنخفضت نسبتها لتصل إلى 7.3%.

ومن الملاحظ أن بيانات عامى 99/ 2000، 2001/2000 وردت أكثر تفصيلاً أما عن باقى السنوات فلم يرد بها سوى بيانات أربعة سلع فقط وبالتالى فقط تضخمت البيانات عن السلع التى لم تذكر فلم يرد العسل الأسود والمولاس وكذلك الحديد الزهر ومنتجات نصف مصنعة جاهزة وحديد مدرفل وغيرها.

ففى حين أن الصادرات للسلع التى لم تذكر فى عام 2000/99 بلغت 15.2 مليون دولار بنسبة 5.4% من إجماليها إرتفعت فى عام 2000/ 2001 إلى 25 مليون دولار بنسبة 6.3% من إجماليها إرتفعت فى عام 2002/2001 إلى 216.6 مليون دولار بنسبة49.2% من إجماليها وواصلت إرتفاعها لتصل إلى 526.9 مليون دولار بنسبة 69% من إجماليها لماذا إذن لم تذكر تفاصيل هذه السلع والتى بها زيادة كبيرة ليس هناك أى سبب يدعوا إلى عدم نشر هذه البيانات اللهم إلا الحسد؟

وبالنسبة للسلع التى ذكرت نجد أن الكربون إرتفعت صادراته من 10 مليون دولار فى عام 2000/99 إلى 21.4 مليون دولار عام 2004/2003 والزيوت العطرية إرتفعت من 2.2 مليون دولار إلى 6.7 مليون دولار والألومنيوم إرتفعت صادراته من 38.4 مليون دولار إلى 61.7 مليون دولار وغزل القطن إرتفعت من 101 مليون دولار إلى 146.8 مليون دولار.

4- السلع تامة الصنع:

بلغت الصادرات من السلع تامة الصنع 2603.7 مليون دولار فى عام 2000/99 بنسبة 40.8% من إجمالى الصادرات إرتفعت إلى 2788.4 مليون دولار فى عام 2001/2000 بنسبة عدد قدرها 7.1% وبنسبة 39.4% من الإجمالى ثم إرتفعت إلى 2955.7 مليون دولار فى عام 2002/2001 بنسبة نمو قدرها 6% وبلغت نسبتها للإجمالى 41.5% ثم إرتفعت إلى 3017.3 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة نمو قدرها 2.1% وبلغت نسبتها للإجمالى 36.8% ثم بلغت 3971.8 مليون دولار فى عام 2004/2003 بنسبة نمو قدرها 31.6% وبلغت نسبتها للإجمالى النمو 38% وبلغ معدل النمو11.1% فى الفترة من عام 2000/99 حتى 2004/2003.

* بلغت الصادرات من الأرز 41.9 مليون دولار فى عام 2000/99 إرتفعت إلى 78.5 مليون دولار فى عام 2001/2000 بنسبة نمو قدرها 87.4% وإرتفعت نسبته من 0.7% من إجمالى الصادرات إلى 1.1% وبلغت نفس القدر فى عام 2002/2001 (78.5 مليون دولار) وإنخفضت فى عام 2003/2002 إلى 63.2 مليون دولار بنسبة نقص قدرها 19.5% وبلغت نسبتها للإجمالى 0.8% ثم إنخفضت الصادرات من الأرز أيضاً إلى 57.8 مليون دولار فى عام 2004/2003 بنسبة خفض قدرها 8.5% وبلغت نسبتها للإجمالى 0.6% وبذلك فإن صادرات الأرز بلغت ذروتها فى عام 2001/2000 ثم إنخفضت بعد ذلك وبلغ معدل نمو صادرات الأرز 8.4% سنوياً فى الفترة من 2000/99 - 2004/2003 .

- الأسمدة بلغت صادراتها فى عام 99/ 2000 113.7 مليون دولار بنسبة 1.8% من الإجمالى وإنخفضت فى عام 2001/2000 إلى 64.2 مليون دولار بنسبة نقص قدرها 43.5% وبلغت نسبتها للإجمالى 0.9%وإستمر إنخفاضها لتصل إلى 48.4 مليون دولار لعام 2003/2002 بنسبة نقص قدرها 24.6% وبلغت نسبتها للإجمالى 0.7% إرتفعت فى عام 2003/2002 إلى 86 مليون دولار بنسبة نمو قدرها 77.7% وبلغت نسبتها للإجمالى 1.05% وواصلت إرتفاعها لتصل إلى 124.9 مليون دولار فى عام 2004/2003 بنسبة نمو قدرها 45.2% وبلغت نسبتها للإجمالى 1.2 وبذلك فإن صادرات الأسمدة تذبذبت بين النقص والزيادة وبلغ معدل نموها 2.4% سنوياً . فى الفترة من 2000/99 حتى 2004/2003 .

- المنسوجات القطنية إرتفعت صادراتها من 80.9 مليون دولار بنسبة 1.3% من الإجمالى فى عام 2000/99 إلى 209 مليون دولار فى عام 2004/2003 بمعدل نمو سنوى قدره 26.9% وبلغت نسبتها للإجمالى 2% .

- الملابس الجاهزة بلغت صادراتها فى عام 99/ 2000 224.6 مليون دولار بنسبة 3.5% من الإجمالى إرتفعت إلى 232.8 مليون دولار بنسبة نمو قدرها 3.7% وبلغت نسبتها للإجمالى 3.3% إنخفضت إلى 187.2 مليون دولار فى عام 2002/2001 بنسبة خفض قدرها 19.6% وبلغت نسبتها للإجمالى 2.6% ثم إرتفعت إلى 218.3 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة زيادة قدرها 16.6% وبلغت نسبتها للإجمالى 2.7% وأخيراً إرتفعت إلى 257.1 مليون دولار فى عام 2003/ 2004 بنسبة نمو قدرها 17.8% وبلغت نسبتها للإجمالى 2.5%، وبذلك فهى متذبذبة بين النقص والزيادة وبلغ معدل نموها بين عامى 2000/99 و 2004/2003 3.4% .

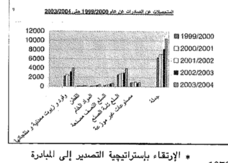
- المصنوعات من حديد وصلب إرتفعت صادراتها من 89.7 مليون دولار فى عام 2000/99 وبنسبة 1.4% من الإجمالى إلى 272.3 مليون دولار فى عام 2001/2000 بنسبة قدرها 203.6% وبنسبة 3.9% من الإجمالى إنخفضت فى عام 2002/2001 إلى 257.5 مليون دولار بنسبة نقص قدرها 5.4% وبلغت نسبتها للإجمالى 3.6% ثم واصلت إنخفاضها لتصل إلى 155.1 مليون دولار فى عام 2003/2002 بنسبة نقص بلغت 39.8% وبلغت نسبتها للإجمالى 1.9% ثم إرتفعت فى عام 2004/2003 إلى 407.8 مليون دولار بنسبة نمو قدرها 58.4% وبلغت نسبتها للإجمالى 3.9% ومن ذلك يبين أيضا عدم إستقرار صادراتها .

وبخصوص السلع الوارد ذكرها فى هذه المجموعة فى الثلاث سنوات الأخيرة 2002/2001- 2004/2003 فان مجموعها يبلغ 976.1،و985، و 1525 مليون دولار على الترتيب بنسبة 33.0%، 32.6%، 38.4% من مجموعة السلع تامة الصنع والسلع الأخرى التى لم يرد ذكرها بلغ مجموعها 1979.6، و 2032.3، و2445.9 مليون دولار وبها زيادة كبيرة ولذا كان من المفضل أن يتضمنها البيان تفصيلا ليكون هناك شفافية عن الصادرات من السلع التى بها زيادة كبيرة بدلا من حجبها.

وبذلك ومما سبق يتضح أن الصادرات لم تزد الزيادة المتوقعة نتيجة أو كرد فعل لخفض العملة بهذا القدر الكبير هذا فضلاً عن عدم ثبات الكميات المصدرة من سلع لنا فيها ميزة مثل البطاطس التى بلغت صادراتها 13.5 مليون دولار فى عام 2000/99 إنخفضت صادراتها إلى 4.6 مليون دولار فى عام 2004/2003 وكذلك النباتات الطبية بلغت صادراتها 14.6 مليون عام 2000/99 إنخفضت إلى 5.6 مليون دولار فى عام 2003/ 2004 وكانت قد وصلت إلى 29.2 مليون دولار فى عام 2002/2001 والأرز الذى بلغت صادراته 41.9 مليون دولار فى عام 2000/99 إرتفعت إلى 57.8 مليون دولار فى عام 2004/2003 وكانت قد إرتفعت إلى 78.5 مليون دولار فى عامى 2002/2001، 2002/ 2003 وهذا التذبذب يوضح أننا لم نستطع المحافظة - على الأسواق التى تصدر إليها بل ولم نستطع الدخول إلى أسواق جديدة.

إن وزارة الإقتصاد والتجارة الخارجية قد سبق أن أجرت دراسة عن (تحقيق نمو الصادرات المصرية) إعداد مؤسسة ستانفورد للأبحاث مارس 1995 وقد ورد بها أن الهدف الإستراتيجى الذى إتفق عليه هو تحقيق نمو فى صادرات السلع غير التقليدية (الصادرات السلعية باستثناء البترول والقطن) بمقدار 20% فى المتوسط للوصول إلى هذه الصادرات إلى الضعف فى عام 1999 وإلى ثلاثة أمثال حجمها عام 2001 وقد تناولت الدراسة أنواع الصادرات التى تتمتع فيها مصر بإمكانيات تصدير عالية مثل الملابس والأحذية الجلدية والمنتجات الجلدية، والمفروشات المنزلية والسجاد، الحاصلات البستانية، المنتجات الغذائية المصنعة، المنتجات الصيدلانية والأدوية، الأسمدة، الإلكترونيات، مكونات السيارات ولكنه أورد أن الفوز لا يتحقق بدون بذل الجهد الشاق، ولكن كما سبق أن أوضحنا لم تتحقق هذه الأهداف وبلغ معدل نمو الصادرات السلعية بخلاف البترول ومنتجاته بنسبة 12.3% سنوياً فى الفترة محل الدراسة.

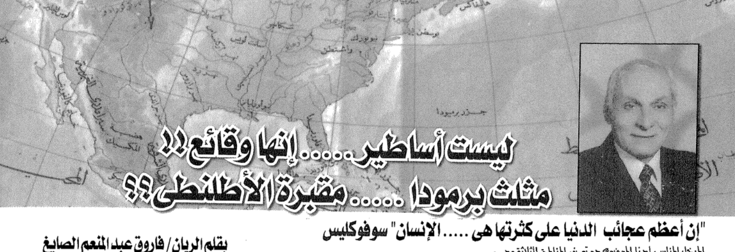
ولقد تضمنت الدراسة المشار إليها خطة عمل من عشرة نقاط لتنمية الصادرات المصرية تتمثل فيمايلى:-



* الإرتقاء بإستراتيجية التصدير إلى المبادرة القومية.
* وضع حزمة من حوافز التصدير مثل زيادة الحوافز الضريبية لجذب المزيد من الإستثمار المحلى والإستثمار الأجنبى المباشرة، وتخفيض رسم الوارد على المدخلات المستوردة وإعفائها من ضريبة المبيعات، منح المصدرين إعفاءات ضريبية.
* إزالة القيود المتبقية على نشاط التصدير وخفض التكاليف.
* الإسراع بالإصلاح الإقتصادى الشامل فى كافة الأنشطة.
* جذب الإستثمار الموجه للتصدير.
* بناء شبكة رئيسية لمعلومات التصدير.
* تأسيس خدمات فعالة لدعم المصدر.
* الإتجاه إلى الصناعة الموجهة إلى التسويق التصديرى.
* بناء هيكل ديناميكى لإدارة إستراتيجية التصدير.
* إعادة تشكيل الهيئات الحكومية للإسراع فى تطبيق الإستراتيجية.

ونسمع كثيراً أن تنمية الصادرات مسألة حياة أو موت ولكن الأقوال شئ والأفعال شئ آخر.

إننا يلزم أن نضع إستراتيجية قومية لزيادة الصادرات والتركيز على زيادة الإنتاج وجودته وإزالة كافة المعوقات وأن يتم تقييم مكاتب التمثيل التجارى بالخارج على أساس نشاطهم فى زيادة الصادرات كماً وقيمة.



ليست أساطير.... إنها وقائع!!
مثلث برمودا ..... مقبرة الأطلنطى؟؟

"إن أعظم عجائب الدنيا على كثرتها هى ..... الإنسان" سوفوكليس

بقلم الربان/ فاروق عبد المنعم الصايغ
خبير ومستشار بحرى

المدخل المناسب لهذا الموضوع هو تعريف المناطق الثلاثة وهى :

أولاً : المنطقة الأولى:

المحيط الأطلنطى.. ATLANTIC OCEAN

هو المحيط المعروف أكثر من غيره وقد سماه قدماء اليونان بهذا الإسم تكريماً للإله أطلس العملاق الذى كان فى إعتقادهم يقف على شاطئ أفريقيا وكتاب "الخرائط الجغرافية" أو "الأطلسى" - كما يسمى أحيانا - أخذ إسمه من هذا العملاق والمحيط الأطلنطى الذى يعرف أيضاً بالأطلسى أضيق كثيراً من المحيط الهادى ولكنه أطول من الشمال إلى الجنوب وذلك لأنه يشمل القطب الشمالى عند أحد أطراف الكرة الأرضية ويمتد دون إنقطاع إلى القارة القطبية الجنوبية حيث يوجد القطب الجنوبى.

*على الرغم من أن مساحته (41 مليون ميل مربع) أقل من مساحة المحيط الهادى (60 مليون ميل مربع) فإن سواحله أطول بكثير من سواحل هذا المحيط.

*أقل المحيطات الثلاثة عمقاً ومتوسط عمقه 12900 قدم وأعظمها 30246 قدم (خندق بورتوريكو)

*مياه الأنهار التى تصب فيه ثلاثة أضعاف ما تصبه الأنهار فى المحيط الهادى

*متوسط إتساعه 3500 ميل وأقل إتساع 1850 ميل (بين دالار فى أفريقيا والبرازيل)

*له العديد من البحار الثانوية حيث يتصل بالبحر المتوسط الذى يفصل أوروبا عن أفريقيا كما يتصل ببحر الشمال وبحر البلطيق فى شمال غرب أوروبا

*تجرى عبره أعظم الطرق الملاحية العالمية نشاطاً تلك التى تصل أوروبا بأمريكا الشمالية

*درجة ملوحته (نسبة الملح المذاب) 37 فى الألف

*درجة حرارته 4.02 درجة مئوية

* هناك فى قاعة سلسلة جبال عظمى هى سلسلة وسط الأطلنطى التى تجرى من الشمال إلى الجنوب تقريباً بمحاذاة سواحل القارتين (أمريكا وأفريقيا) وترتفع الـ 600 قدم فوق قاع المحيط وتظهر بعض القمم فوق سطح الماء مكونة جزر الأزور وسانت باول روكس واسكنشين وسانت هيلانه وترينستان.

*للمحيط الأطلنطى خمسة تيارات رئيسية هى التيار الإستوائى وتيار الخليج أو فلوريدا وتيار المحيط الأطلنطى الجنوبى وتيارات بحار المحيط الأطلنطى وتيارات المياه العميقة

*مياهه لونها أساساً أزرق وفى الجو الملبد بالغيوم رمادى أما فى المياه الضحلة التى يظهر من خلالها القاع الرملى فتبدو خضراء

ثانياً: المنطقة الثانية .. بحر سارجاسو.. SARGASSO SEA

منطقة كبيرة تقع فى الشمال الغربى للمحيط الأطلنطى شمال شرق جزر الكاريبى وتتميز مياهه بوجود نوع معين من حامول البحر يسمى سارجاسام والذى إليه يرجع سبب تسمية هذا البحر والذى يطفو بكميات كبيرة على سطح الماء فى صورة تجمعات وكتل كبيرة قد تعوق حركة الملاحة للسفن الصغيرة والقوارب وتحدد هذه النباتات حدود هذا البحر وتجعله متميزاً عما يحيط به

*يتميز بهدوئه التام حيث تندر به التيارات المائية والرياح

يتميز بالزرقة العميقة الصافية بل هو أكثر المياه المحيطة عمقاً فى رزقتها وصفاء فى شفافيتها

*يتميز بأنه أفقر البحار فى كائنات البلانكتون الطافية PLankton مما يعنى قلة الأحياء المائية فيه

*يمثل مركزاً لإبياض ثعبان السمك Eel (سمك أنبوبى يشبه الثعبان) الذى يعيش بين القاع والسطح وإسمه العلمى أنجويلا Anguilla وفصيلته Anguillidae حيث يبدأ حياته كيرقة LARVA دقيقة شفافه وينمو ببطء على إمتداد سنوات ثلاث تتقاذفه بعدها تيارات المحيط الواقعة بشمال البحر فى رحلة إلى شواطئ أوروبا الغربية حيث تدخل صغار ثعبان السمك ELevers إلى الأنهار وتقضى 6 – 8 سنوات تعود بعدها إلى بحر سارجاسو منطقة تزاوج الثعابين البحرية والمثير للدهشة أن هذه الأسماك تغادر المياه المالحة وتقطع آلاف الأميال أثناء إندفاعها من المحيط لتصل فى النهاية بلا أدنى خطأ أو إنحراف إلى النهر الذى ولدت فيه لتضع بيضها بعد تخصيبه فى مياهه العذبة لتفقس جيلاً جديداً يخلف جيل الآباء ثم تموت فى نفس المكان الذى ولدت فيه!!

ثالثاً: المنطقة الثالثة مثلث برمودا

Bermuda TriAngle

عبارة عن مثلث يقع فى غرب المحيط الأطلنطى تجاه الساحل الجنوبى الشرقى للولايات المتحدة الأمريكية ويحدد غالباً من برمودا فى الشمال حتى نورفولك NORFOLK على الساحل الشرقى للولايات المتحدة ثم يمتد بطول الساحل إلى جنوب فلوريدا FLORIDA ومنه إلى كوبا CUBA ثم هايتى HAITI (هسبا نيولا سابقاً) ثم بورتوريكو POERTORICO ثم مرة أخرى إلى برمودا متضمناً مجموعة جزر باهاما BAHAMA وتحتوى هذه المنطقة على أكثر من 300 جزيرة يطلق عليها جزر الشيطان معظمها خال تماماً من السكان عدا حوالى 20 جزيرة فقط.

ومن هذا التحديد والتعريف بالمناطق الثلاث يتضح أن الذى يربط بينها إنها تقع ضمن منطقة مثلث برمودا اللغز المحير لإختفاء العديد من السفن والطائرات وما يحيط به من حذف ورعب وغموض وهى ظاهرة غريبة تستحق التأمل والتفكير والبحث فقد إختفت فى هذه المنطقة على مر السنين أعداداً كبيرة من السفن والقوارب والطائرات فى ظروف غامضة تماماً حيرت عقول الباحثين والعلماء والدارسين فى ميادين العلم والتكنولوجيا والتحليل والمعرفة واللافت للنظر فى ذلك:

* عدم ظهور أى أثر أو حطام أو متعلقات للسفن والطائرات المختفية

* ظهور بعض السفن والطائرات المختفية مرة أخرى على مسافات بعيدة عن مواقعها دون ما يشير إلى ظروف ودوافع هذا الإختفاء

* حدوث عمليات الإختفاء فى ظروف مناخية مواتية وطقس معتدل وعدم وجود رياح عنيفة أو سحب كثيفة أو أمواج عاتية

* عدم العثور على جثث البحارة والملاحين أو متعلقاتهم

* عدم وجود أى بقع للزيت أو البترول نتيجة الغرق فى أعماق المحيط

* لم يكن لدى الأطقم وقت للإتصال أو حتى إرسال الإستغاثة الدولية المعروفة SOS

* عدم العثور على قوارب النجاة مما يدل على أن الطاقم كان يغادر السفينة بسرعة نتيجة حدوث شىء مفاجئ ومفزع أثار فى قلوبهم الرعب أو ربما أرغمهم على المغادرة. ويحكى الرحالة كريستوفر كولومبس Columbus الذى إكتشف أمريكا عام 1494 عن بعض مشاهداته والمواقف الغريبة التى صادفها هو ورجاله أثناء إبحارهم فى هذه المنطقة فيقول أنه شد إنتباهه وأثار دهشته:

* شاهد كرة كبيرة من النار تسقط فى مياه المحيط.

* ذكر أن حركة البوصلة المغناطيسية كانت تشير إلى دلالات غريبة وغير مفهومة.

* لاحظ أضواء غريبة فوق مياه المحيط ظلت من المساء إلى الصباح ثم ظهرت فى اليوم التالى شابورة كثيفة من الظلام الشديد ظلت راكدة فوق المياه لفترة قصيرة ثم إختفت بعدها تماماً.

* إنخدع بنباتات حامول البحر فى بحر سارجاسو معتقداً أنه أصبح قاب قوسين أو أدنى من الشاطئ ولكن إتضح له أنها تملأ معظم أجزاء هذا البحر.

اسم مثلث برمودا ... لماذا؟

قد يتبادر إلى الأذهان تشابه الشكل الجغرافى للمنطقة بشكل المثلث حيث تمتد بشكل شبيه بالمثلث أوسع ما يكون فى الجنوب ولكن يضيق حول خط الإستواء – وهو خط حول الكرة الأرضية فى منتصف المسافة بين القطبين الشمالى والجنوبى – ثم يتسع مرة أخرى ولكن الأرجح – ويبقى ذلك مجرد إحتمال – إن سبب هذه التسمية يرجع إلى حادثة الإختفاء الشهيرة حينما إختفت مجموعة من الطائرات كانت تحلق فى السماء فوق هذه المنطقة متخذة شكل مثلث ففى الساعة الثانية بعد ظهر الخامس من ديسمبر 1945 إنطلق السرب رقم 19 المكون من خمس طائرات حربية بقيادة الملازم شارلز تيلور من قاعدة فورث لودير ديل الجوية الأمريكية بولاية فلوريدا وعلى متنها خمسة طيارين وثمانية مساعدين كانوا جميعاً على قدر كاف من المهارة والخبرة فى مهمة تدريبية تبدأ من فلوريدا لمسافة 1600 كيلو متراً ناحية الشرق ثم 40 ميلاً ناحية الشمال ثم تعود مرة أخرى إلى قاعدتها وحتى الآن لا يعلم أحد أى شىء عن هذه الطائرات التى إختفت تماماً أثناء طيرانها فوق منطقة برمودا.

وفى الحال أعلنت حالة الطوارئ القصوى وإنطلقت من القاعدة الجوية طائرة الإغاثة والإنقاذ الضخمة ذات المحركين «مارتين مارينز» بطاقمها الثلاثون فرداً للبحث وتفقد آثار السرب ولكن إنقطع الإتصال بطائرة الإغاثة ولم يصل منها بعد ذلك – وحتى الآن – أى رسائل لأنها إختفت تماماً كما إختفى السرب وأصدرت قيادة القوات الجوية الأمريكية بياناً عن الحادث يعبر عن معنى واحد هو

تابع مثلث برمودا ..... مقبرة الأطلنطى؟؟

الإختفاء دون أى شرح أو تفسير لظروف أو أسباب هذا الإختفاء.

الإبحار.. نحو المجهول!

فى إحصائية تم إجراؤها ورصدها أثبتت أن مئات السفن وآلاف البحارة إختفوا فى منطقة مثلث برمودا فى ظروف غامضة وعاش البحارة أصعب ساعات عمرهم عاد بعضهم بعدها إلى الحياة وراح آخرون فى رحمة الله فى أعماق المحيط المخيف ويوضح الجدول التالى بعض هذه السفن وهناك أمثلة أخرى عديدة.

الطيران إلى... الهاوية

فى أجواء مناخية صافية ومناسبة للطيران إختفى العديد من الطائرات العابرة فوق منطقة مثلث برمودا ولم يعرف أحد ماذا حل بالطائرات وأين إختفت كما لم يستدل على أى أثر لها أو حتى العثور على بقايا أجزاءها وحطامها والجدول التالى يوضح بعض هذه الطائرات المختفية وهناك أمثلة أخرى عديدة.

اليابانية بإرسال السفينة كيومارو – 5 فى 14 مارس 1955 وهى سفينة ذات تصميم خاص مزودة بتجهيزات خاصة وعليها عدد من علماء البحار والمحيطات ومعهم الأجهزة المعدة بتقنية عالية فى غاية الدقة إلى هذه المنطقة لدراسة وبحث ومعرفة أسباب الإختفاء ودوافعه ومبرراته ولم تسفر هذه الرحلة عن أية معلومات لسبب بسيط للغاية هو أن هذه السفينة نفسها إختفت وبكامل طاقمها !!! ولم يعثر لها على أى أثر أو حطام مما دعا السلطات اليابانية إلى إعتبار منطقة "بحر الشيطان" منطقة يحذر فيها الملاحة.

ظاهرة الإختفاء... هل من تفسير علمى؟

أثارت ظاهرة إختفاء السفن والطائرات إهتماما كبيرا فى الأوساط العلمية لغرابة الظاهرة التى أثارت دهشة الملايين فى شتى أنحاء العالم وإختلفت فى ذلك الآراء وتعددت وجهات النظر

التاريخ	السفينة	الجنسية	النوع	من	إلى	الطاقم
20 أغسطس 1800	بيكيرينج	أمريكية	بضاعة عامة	نيويورك	بومباى	90
28 أكتوبر 1824	وايلد كات	أمريكية	بضاعة عامة	هافانا	تومبسون	14
7 يناير 1880	أتلانتا	إنجليزية	بضاعة عامة	برمودا	ليوسول	24
4 أكتوبر 1902	فريا	ألمانيه	بضاعة عامه	هافانا	هامبورج	28
4 مارس 1918	سايكلوب	أمريكية	ركاب	برمودا	فرچينيا	309
23 أكتوبر 1951	سان باولو	برازيلية	بضاعة عامة	بربادوس	نورفوك	26
2 فبراير 1963	مارين سيلفر كوين	أمريكية	ناقلة صب	فرچينيا	تكساس	38
17 مايو 1968	أسكوربيون	أمريكية	غواصة	مهمة	تدريبية	99
9 نوفمبر 1968	أناكا إيلاند	إنجليزية	ناقلة	نورفوك	مانشستر	25
25 إبريل 1970	ملتون إنترايدز	إنجليزية	بضاعة عامة	نيواورليانز	كيب تاون	24
18 مارس 1973	إنيتا	ألمانية	بضاعة عامة	بوسطن	هامبورج	32

بحر الشيطان... منطقة إختفاء أخرى؟!

دلت الأحداث على وجود منطقة فى مياه المحيط الهادى تمثل ظاهرة إختفاء للسفن والطائرات العابرة بها وتقع هذه المنطقة فى شمال غرب اليابان بين اليابان وجزر بوتين بين أبو جيما وجزيرة ماركوس وتعرف بإسم "بحر الشيطان" وقد تعددت فيها حالات الإختفاء وليس فى وسعنا إغفال أمر لافت إلا وهو أن حالات الإختفاء تتم بنفس الطريقة والأسلوب

فى الزمان القديم الذى آمن فيه الإنسان بالخرافات والأساطير والشياطين تداولت الأقاصيص حول الأشباح التى تقطن هناك وهو تفكير ضعيف وتبرير ساذج لا يدعمه المنطق

وفى الزمان الحديث الذى يطلق عليه عصر العلم وزمان المعرفة الذى آمن فيه الإنسان بالعلم والتكنولوچيا والذى إتسعت فيه دائرة العلوم وتقدمت وسائل البحث لم

التاريخ	الطائرة	الجنسية	النوع	من	إلى	الطاقم	الركاب
29 يناير 1948	ستار تيجر	أمريكية	ركاب	أزوريس	برمودا	6	26
28 ديسمبر 1948	DC – 3	أمريكية	ركاب	سان جوان	ميامى	7	36
17 يناير 1949	ستار إريل	أمريكية	ركاب	لندن	جامايكا	7	33
30 أكتوبر 1945	DC -17	أمريكية	ركاب	مارى لاند	أزوريس	6	42
5 ديسمبر 1955	السرب 19	أمريكى	حربية	مهمة تدريبية	مهمة تدريبية	13	
5 ديسمبر 1955	مارتن ماريز	أمريكية	إغاثة	مهمة إنقاذ	مهمة إنقاذ	30	
5 يونيو 1965	B2S	أمريكية	تجارية			10	
11 يناير 1967	YC 122	أمريكية	تجارية	ساحل البالم	باهاما	4	

التى تحدث بها فى مثلث برمودا رغم إختلاف الموقع الجغرافى للمنطقتين.

ولقد إختفت فى بداية العقد الخامس من القرن العشرين (1950 – 1954) 9 سفن حديثة بأطقمها وشحناتها !! وقامت السلطات

يتمكن علماء جغرافيا البحار والمحيطات وعلومها التى تدرس جميع الظواهر المتعلقة بالمحيطات ومساحاتها وتأثيرتها من أى يحددوا بطريقة وصفية ظروف هذا الإختفاء ولا بطريقة يقينية أسبابه.

* يعزو الباحث "رالف بيكر" إلى أن سبب التغيرات الكهرومغناطيسية التى تؤثر على قراءات البوصلة هو وجود مادة مضادة للجاذبية ذات طبيعة مختلفة تماماً لطبيعة أى مادة على كوكب الأرض ولها صفة الإنفجار عندما تقترب من أى مادة متنافرة ومن المحتمل أن يكون مصدرها الفضاء خارج الكرة الأرضية حيث تستقر تحت قشرة الكرة الأرضية وغالباً تحت سطح المحيطات وهى نظرة قائمة على تفسير دون براهين

* لاحظ الباحث "إيفان ساندرسون" إن معظم حالات إختفاء السفن والطائرات تمت فى ستة مناطق تتميز بشكل معين وتقع بين خطى عرض 40،30 شمال وجنوب خط الإستواء ومنها منطقة برمودا (المحيط الأطلنطى) ومنطقة بحر الشيطان (اليابان) حيث تصطدم تيارات المحيط السطحية الدافئة المتجهة إلى الشمال بالتيارات الباردة المتجهة إلى الجنوب وحيث تبدأ عندها تيارات المحيط فى الدوران إلى إتجاه آخر بينما تبدأ التيارات تحت سطح الماء فى الدوران فى الإتجاه المعاكس مما يتسبب فى حدوث دوامات مغناطيسية تؤثر على الإتصال اللاسلكى والقوة المغناطيسية وقد تؤدى أيضاً إلى طرد السفن والطائرات العابرة فى هذه المنطقة حيث تبحر وتطير خارج حدود العالم الذى نعيش فيه!!

* تفسير آخر تبناه مهندس الإلكترونيات الباحث "أو كينكلوس براون" يقضى بأنه يتوفر فى بعض مناطق الكرة الأرضية مخزون كبير من القوى المغناطيسية وعندها تحدث تغييرات فى معدلات هذه القوى بصورة مفاجئة محدثة هزات مغناطيسية وهذا يفسر سر الخلل المفاجئ فى أجهزة الطائرات وإختلال توازنها وربما سقوطها وإختفاءها فى قاع المحيط.

* يعتقد "چون سبنسر" الخبير فى علوم الفضاء أن التفسير الوحيد والمعقول لإختفاء السفن والطائرات على هذا النحو وبكامل أطقمها هو أن هناك قوة معينة مغايرة لقوانين الأرض حملت هذه السفن والطائرات وصارت بها بعيداً عن كوكب الأرض ويضيف أن هذه القوة المحركة قائمة على إستغلال الذبذبات اللاسلكية فى الهواء كمحرك لها وهذا يفسر سبب إختلال حركة الأجهزة والبوصلة وإنقطاع الإتصال فى السفن والطائرات العابرة.

* يرى عالم علوم البحار والمحيطات "إيجل أو لادايدى" أن تيار الخليج فى هذه المنطقة يتميز بحركته السريعة وسلوكه المشاغب وكثيراً ما تهب رياح عنيفة مفاجئة وإندفاعات شديدة للتيارات المائية قد تؤدى إلى الإختفاء وهو قول فيه بعض الصحة ولكن فيه الكثير مما يحتاج إلى مراجعة.

* يرجح الباحث " إيريك بوستيل" أن يكون سبب الإختفاء هو تولد موجات عنيفة – وبصورة مفاجئة – تشبه حركة المد والجزر نتيجة حدوث هزة أرضية بقاع المحيط مما يؤدى إلى غطس السفينة للقاع فى لحظات بعد إنجذابها لحركة هذه الموجات .

* باءت بالفشل كل محاولات علماء وكالة الفضاء الإمريكية (ناسا) والأوروبية (إيسا) ولم يجد الباحثين عن اللغز حتى الآن طريق إليه ولا الباحثين فى غموضه دليلاً عليه

* يذكرنا "دونالد كيهوى" فى كتابه Flying Saucer Conopiracy وترجمته باللغة العربية مؤامرة الأطباق الطائرة" بأنه فى نهاية العقد الرابع من القرن العشرين (عام 1947) والسنوات التالية كانت هناك أنباء متلاحقة موثوقة المصادر وبالتالى مرجحة الصحة ولكنها مثيرة وخطيرة عن رؤية أشياء غريبة غير محددة وغير معروفة أو معرفة تطير فى السماء فوق هذه المنطقة فى مواقع وإتجاهات مختلفة ويطلق عليها الأطباق الطائرة الغير معرفة UNITED ENTIFIED FLYING OBJECT ويرمز لها إختصاراً بـ UFO وثار حولها العديد من التساؤلات وأجرى عليها العديد من الدراسات ولكن لم يستطيع أحد تحديد حقيقتها ويعتقد "رونالد" بوجود علاقة بين وجود هذه الأشياء وبين الإختفاءات المتكررة بل يؤكد أنها سبب الإختفاء .

* يتفق عالم الفضاء د. چيساب مع "رونالد كيوهوى" حيث يعتقدان هذه الأطباق الطائرة الغير معرفة لها قدرة على خلق مجالات مغناطيسية قوية جداً – بصفة مؤقتة يمكنها من إلتقاط السفن والطائرات التى تقترب من مجالها المغناطيسى فتحملها إليها وتختفى إلى مكان آخر مجهول خارج حدود الأرض.

* يشير الباحث "تشارلز بير ليتز" إلى تصور غريب – قد يكون محتملاً – بأن هناك إحتمال تواجد حضارة أو حضارات مازالت مستمرة تحت مياه المحيطات إختفت منذ قديم الزمان بعد أن غطتها المياه وإنها – الحضارات – لها القدرة على الإستمرار تحت سطح الماء وهم يرصدوننا بينما لا نحس نحن بوجودهم !! ويقول تأكيداً لتصوره أنه تم فى السنوات الماضية إكتشاف مجموعة من الأبنية الضخمة فى قاع المحيط عند منطقة جزر باهاما بالقرب من بيمينى مما يدل على تواجد الحضارة والعمران فيها منذ آلاف السنين.

... ولنا ملاحظة!

تبقى فى النهاية حقيقة مؤكدة هى كما يقول دكتور أيمن أبو الروس فى كتابه " مثلث برمودا .. مثلث الرعب والكوارث" أنه لم يستطع أحد – حتى الآن – أن يفسر بشكل مؤكد سر هذه الإختفاءات ويخطر على بالى عبارة الكاتب الملحد المعروف برتراندراسل (1872–1970) حينما قال :"كم من الأشياء تمكننا أن نقول عنها أننا نعرفها ثم أى قدر من المعرفة يقينى وأى قدر منها مشتبه به" إن الإنسان يعرف بدقة تفاصيل ما هو موجود على سطح الأرض من جبال وصحارى وبحار ولكنه لا يعرف بدقة ما هو موجود فى أعماقها وما أكثر ما يجهله الإنسان وما أقل ما يعلمه فالله سبحانه وتعالى هو وحده الذى يعلم الأمر كل الأمر إنسجاماً مع النص القرآنى الثابت.

"وعنده مفاتح الغيب لا يعلمها إلا هو ويعلم ما فى البر والبحر"

(الأنعام 59)

وما أوتيتم من العلم إلا قليلا.

(الإسراء 85)

صدق الله العظيم

●●●

مصر تفوز فى إنتخابات مجلس المنظمة البحرية الدولية IMO


اللواء/ شيرين حسن


دكتور/ عصام شرف


دكتور/ جمال مختار

فازت مصر فى إنتخابات مجلس المنظمة البحرية الدولية IMO حيث جاءت فى الترتيب الثانى وحصلت على 116 صوتاً من إجمالى عدد أصوات الدول الأعضاء فى المنظمة والبالغ عددها 141 دولة وبذلك تحتفظ مصر بمقعدها الدائم بالمنظمة لأهميتها كدولة رائدة بالمنظمة العربية وإفريقيا ، كما إحتلت سنغافورة المركز الأول بعدد 121 صوتاً. وهى المرة الأولى منذ أكثر من 10 سنوات التى تحصل فيها مصر على هذا المركز وهذا العدد من الأصوات.

– وتحرص المجلة على إلقاء الضوء على الكلمة التى ألقاها اللواء/ شيرين حسن فى إجتماع الدورة 42 للمنظمة البحرية الدولية IMO حيث كان لها أثر كبير فى تحقيق هذا الإنجاز جاء فيها

* مصر من أوائل الدول التى حرصت على المساهمة فى إنشاء المنظمة البحرية الدولية، حيث إنضمت إلى عضويتها فى مارس 1958 وكانت الدولة رقم (11) وتحرص على المشاركة الفعالة فى إجتماعات المجلس منذ عضويتها عام 1977، إن جمهورية مصر العربية تسعى دائماً لمواكبة التطورات والمتغيرات على الساحة الدولية وتعمل جاهدة على تنفيذ توجيهات المنظمة البحرية الدولية وما تصدره من إتفاقيات وتوصيات، وفى هذا الإطار فإننى أود أن أعرض على حضراتكم بإيجاز أهم ما حققته بلادى من إنجازات خلال الفترة الأخيرة فى مجال النقل البحرى:

●● فى مجال تأمين وسلامة حركة الملاحة البحرية:

1– تم إنشاء (8) محطات SAR-VTS فى البحر الأحمر والمتوسط ومدخل خليج العقبة وجارى إستكمال عدد من محطات AIS مصرية التصميم لتأمين شرق المتوسط وتأمين حركة السفن التجارية والسياحية واليخوت وناقلات البترول والغاز الحيوية للعالم ولأوروبا والتى يزيد عدد من يبحر منها حول مياهنا عن 23 ألف سفينة/ سنة.

2– الإشتراك مع كل من النمسا وإيطاليا عام 1986 بإقتراح مسودة إتفاقية منع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والتى إنتهت بمؤتمر روما 88 الذى إنتهى إلى إتفاقية SUA.

●● فى مجال إنشاء وتطوير الموانى البحرية:

خلال الفترة من 2002 إلى 2005 إفتتحت مصر عدد (3) موانئ رئيسية جديدة:

– شرق بورسعيد للبحر المتوسط وأوروبا والعالم.

– السخنة للبحر الأحمر ودول أفريقيا

– ميناء إدكو أول ميناء متخصص للغاز الطبيعى.

●● فى مجال حماية البيئة البحرية:

إنشاء مركز لمواجهة الطوارئ فى قطاع النقل البحرى بالإضافة إلى عضوية مصر بال REMPEC

●● فى مجال التعاون مع الهيئات الإقليمية المعنية فى مجال النقل البحرى:

إنشاء بنك معلومات لقطاع النقل البحرى، كما تم توأمة هيئة السلامة البحرية المصرية مع هيئة سلامة مماثلة أوروبية لرفع مستوى PSC

●● فى مجال التعليم والتدريب البحرى:

1– تفخر مصر بوجود الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى على أرضها منذ نشأتها عام 1972 كمشروع دعمته الامم المتحدة و IMO

2– تخرج من الأكاديمية منذ نشأتها عام 1972 أكثر من 100.000 متدرب فى كافة المستويات والدورات القصيرة والطويلة.

●● مساهمات مصر مع IMO خارج حدودها:

1– فى عام 2005 تبرعت مصر بمبلغ 30.000 دولار، 50.000 دولار لبرنامج تدريب المراجعين الخارجى AUDITOR SCHEME من خلال أعمال لجنة التقنية وبدأت أعمال التدريب للمراجعين المصريين والعرب والمتوسطين.

2– فى عام 2003 أعطت مصر إهتماماً بالغاً لمفهوم الأمن البحرى الذى تتبناه IMO وساهمت لصندوق الأمن البحرى بها بمبلغ 150.000 دولار أمريكى، وإستكملت منظومة IMO COM-POUND وأنشأت معهد الأمن البحرى الإقليمى ومقراً لمذكرة التفاهم الموقعة بالتعاون مع IMO

3– مصر مقر مذكرة التفاهم لدول البحر المتوسط MED MOU

4– مصر مقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ومقر الجامعة العربية التى عينت الأكاديمية كنقطة تنسيق للآراء العربية فى IMO

5– قدمت مصر لدول الكوميسا 61 منحة دراسية فى المعاهد البحرية المصرية وللإتحاد الأفريقى 61 منحة دراسية.

6– ساهمت الأكاديمية فى بناء معاهد بحرية بكل من كوت ديفوار – غانا – بنجلاديش، وقدمت مؤخراً 6 منح دراسية للدول الأفريقية.

فى ورقة عمل مصرية بمؤتمر دولى بلندن
إقامة مركز إقليمى بحرى لمكافحة القرصنة بالمياه الدولية

تقدمت مصر بورقة عمل لمكافحة القرصنة البحرية فى المياه الدولية، وذلك خلال المؤتمر الدولى للمنظمة البحرية العالمية الذى بدأ أعماله أمس فى لندن، وتدعو الورقة إلى إقامة مركز إقليمى بحرى عربى – أفريقى، يتم من خلاله تداول المعلومات عن أى أنشطة للقرصنة البحرية.

وصرح اللواء شيرين حسن وكيل أول وزارة النقل ورئيس وفد مصرى فى المؤتمر بأن المنظمة كانت قد طلبت من مصر أخيراً بصفتها أحد الأعضاء الدائمين إستخدام نفوذها كدولة رائدة بالشرق الأوسط والمنطقة العربية لحث الدول الأعضاء لتقديم مقترحات بناءة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية فى المياه الدولية خاصة قبالة السواحل الصومالية وذلكم عقب تعرض العديد من مراكب السياح لأعمال القرصنة من جانب جماعات مسلحة.

وقد طلب الدكتور عصام شرف وزير النقل بسرعة الإستجابة لطلبات المنظمة والتنسيق والتشاور مع مجموعة الدول العربية والإفريقية لإعداد ورقة عمل مصرية فى هذا الشأن، كما طلب أن تمثل الصومال فى مؤتمر المنظمة الذى بدأ أعماله أمس، وكذلك العمل على ضم جميع المحاضر والأبحاث والقرارات التى إنتهى إليها مؤتمر صنعاء الذى عقد فى إبريل الماضى وتم خلاله تداول هذه القضية التى دعت إلى إقامة مركز إقليمى بحرى إفريقى يتم من خلاله تداول المعلومات عن أية أنشطة للقرصنة البحرية.

وإستعرض المؤتمر خلال جلساته الأولى التوصيات الدولية المتعلقة بالمعاهدات والإتفاقيات فى مجالات النقل البحرى، وكذلك الموازنة العامة للمنظمة.

وإجتمع السفير جهاد ماضى سفير مصر فى إنجلترا بأعضاء الوفد المصرى الذى يضم الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى واللواء حسين الهرميل رئيس هيئة السلامة البحرية والربان عماد إسلام نائب رئيس الأكاديمية حيث تم إستعراض الإستعدادات والإجراءات التى إتخذتها مصر لإعادة إنتخابها كعضو دائم بالمنظمة.

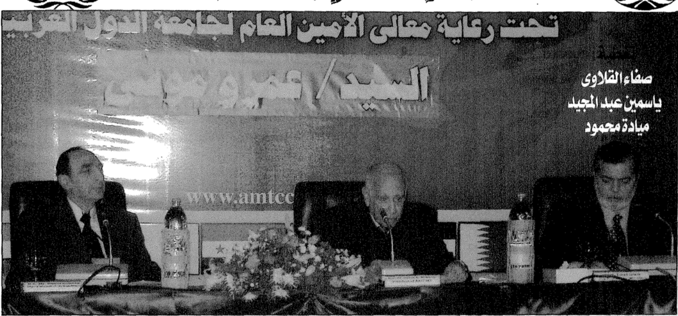
بعد فوزها فى المجلس التنفيذى
مصر تعرض إستضافة أحد مؤتمرات المنظمة البحرية العالمية

عرضت مصر إستضافة أحد مؤتمرات المنظمة البحرية العالمية فى القاهرة والتى ستعقد خارج لندن لأول مرة على مدى العامين القادمين، يأتى ذلك بعد أن حققت مصر أول أمس فوزاً ساحقاً بحصولها على المركز الثانى بعد سنغافورة بين الدول المنتخبة فى المجلس التنفيذى للمنظمة البحرية العالمية .

وكان الدكتور عصام شرف وزير النقل قد كلف اللواء بحرى شيرين حسن رئيس وفد مصر بعرض رغبة مصر فى إستضافة أحد مؤتمرات المنظمة والتى ستعقد خارج لندن لأول مرة، وصرح اللواء شيرين حسن بأن مصر أوضحت خلال المؤتمر أن قرارات هذه المنظمة تؤثر فى العديد من الأنشطة البشرية وليس فقط فى صناعة النقل البحرى وإنها أصبحت منظمة ذات تأثير يتجاوز قطاع النقل البحرى والسفن، بل يمتد إلى تسهيل التجارة بين الدول عن طريق الموانى (FAL) وأن قرارات المنظمة تؤثر فى أكثر من 100 نشاط بشرى، وأن الدول التى فطنت لمساهمات صناعة النقل البحرى فى إقتصادها القومى سبقت غيرها من الدول إقتصادياً، وأضاف أن مزارات المنظمة البحرية تؤثر فى السياحة البحرية ونقل البترول والبيئة وصناعة البترول والغاز البحرية وصناعة بناء وإصلاح السفن وأسلوب التعليم والتدريب والسلامة حتى أن بعض قرارات المنظمة أصبح لها طابع سياسى وتحتاج لمؤتمرات دبلوماسية عالمية لإنجاحها مثل قرارات مكافحة الإرهاب البحرى، وأشار إلى أن المنظمة تحولت من منظمة إستشارية فى الستينات والسبعينات إلى منظمة فاعلة ومؤثرة فى صناعة النقل البحرى كلها وهناك إتجاه ينمو داخلها لكى تصبح لها قرارات سياسية على الأقل فيما يخص البحر والنقل البحرى، وصرح الدكتور جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بأن النجاح الذى حققته مصر يرجع إلى دورها الرائد بالمنطقة العربية والأفريقية.

الملتقى البحرى العربى الأول للتعاون التقنى ..

المنظمة البحرية الدولية «عصر جديد»



صفاء القلاوى
ياسمين عبد المجيد
ميادة محمود

تحت رعاية معالى الدكتور/ عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية إفتتح الدكتور المهندس/ عصام شرف وزير النقل المصرى، بحضور كل من معالى الوزير المفوض / جمال سليمان ممثل الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ، معالى الأستاذ/ محمد الصفدى وزير النقل اللبنانى ، معالى المهندس/ حاتم أبو شعبان مستشار الوزير لشئون الموانى ومدير عام سلطة الموانى الفلسطينية، معالى المهندس/ مكرم عبيد وزير النقل السورى، معالى المهندس/ عمر محسن العمودى وزير النقل اليمنى ، معالى الوزير/ كول مانيانق جوك وزير النقل والطرق والجسور بجمهورية السودان ، سعادة المهندس/ سالم بن محمد النعيمى وكيل وزارة النقل العمانى، والدكتور/ جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ولفيف من السادة رجال النقل البحرى بمصر والدول العربية الشقيقة الملتقى البحرى العربى الأول للتعاون التقنى تحت عنوان «المنظمة البحرية الدولية .. عصر جديد» بالإسكندرية فى الفترة من 21-22 ديسمبر 2005 بتنظيم من مجمع المنظمة البحرية الدولية بالإشتراك مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى.

ويناقش التوجهات الجديدة للمنظمة البحرية الدولية بإنتقالها من القيام بوضع المعايير والمستويات القياسية إلى رقابة الإلتزام بتنفيذ تلك المعايير.



ألقى كلمة الإفتتاح الربان/ عماد إسلام رئيس اللجنة المنظمة والتى جاء فيها أنه إفتتاح جليل لمؤتمر غير مسبوق فى الإجتماعات الإقليمية والدولية الرسمية من حيث الأهمية والفائدة.

وشكر جهد الأكاديمية بإعتبارها جهة متخصصة تدعم العمل العربى المشترك والتعاون البحرى من خلال مشاريع مختلفة تتبناها الأكاديمية محلياً وإقليمياً ودولياً..

وذلك من خلال المشاريع المختلفة على مستوى الدول العربية ولابد من تمهيد الطريق فى التعامل مع الحاضر والمستقبل والتطلع إلى عصر العولمة فى مجال النقل البحرى، فهذا اللقاء بمثابة إنطلاقة للدور الرقابى الجديد وتأثير ذلك على نشاط النقل البحرى العالمى وفاعليته وأداءه ويكشف هذا اللقاء «المنظمة البحرية الدولية .. عصر جديد» عن إنطلاقة الدور الرقابى الجديد للمنظمة وتأثيراته على النشاط البحرى العالمى. وذلك ما أكد عليه «ديفيد إدواردز» مدير قسم التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية فى كلمته الإفتتاحية مشيراً إلى أهمية هذا المؤتمر وحضور وفود من كافة الدول العربية فى مجال النقل البحرى وقضاياه فى منطقة البحر المتوسط والخليج العربى والبحر الأحمر حيث تسود مصادر الطاقة لهذه المنطقة الإستراتيجية للعالم.

وقد أشار د/ جمال مختار إلى تطور نشاطات الأكاديمية وإنجازاتها المتتالية وإنشائها مجمع المنظمة البحرية الدولية لمواجهة متطلبات العمل الجديدة، وعقدها العديد من مذكرات التفاهم للتعاون مع المنظمة البحرية الدولية فى مجال وضع

تابع الملتقى البحرى العربى الأول للتعاون التقنى



المعايير القياسية ومتابعة تنفيذها والإنتقال من مجرد هيئة إستشارية إلى المتابعة Monitoring بأن تطلب الدول إختياريا بأن تخضع للتفتيش والمتابعة وإصدار التقارير التى تنشر فيما بعد على شبكة الإنترنت.
وأن الأكاديمية لها سبق الإبتكار فى الإتحاد الدولى والأوليمبياد العربية والمحلية كما تستضيف مصر هذا العام الأوليمبياد العالمية بالأكاديمية.
وقد قام الوزراء العرب بتكريم شخصية العرب لهذا العام وكانت كالآتى:-
جمهورية مصر العربية: ربان/ محمد تامر مسعود
المملكة الأردنية الهاشمية: دكتور/ مصطفى أمين مسأد
الجمهورية اللبنانية: مهندس/ عبد الحفيظ القيسى

والتكريم الثانى كان لأكفأ الأساطيل البحرية وكان من نصيب المملكة العربية السعودية وتسلمها الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم النعيم «مدير عام ميناء الدمام ورئيس إتحاد الموانئ البحرية العربية.
وتم إختيار «السفينة المصرية الأميرة Princess» للحصول على جائزة سفينة العرب لعام 2005 وهى سفينة مملوكة لشركة بيراميدز للملاحة ورئيس مجلس إدارتها الربان محمود حمدى.
بعد إنتهاء مراسم الجلسة الإفتتاحية انتقل الحضور إلى جولة فى الأكاديمية العربية.
وتوالت كلمات المتحدثين حيث تكلم السيد ديفيد إدواردز مدير قسم التعاون التقنى بالمنظمة البحرية الدولية عن تطور المنظمة IMO والدور البارز للتعاون الفنى والتغيرات الرئيسية بها وفكر وإستراتيجية برنامج التعاون الفنى المتكامل IICP وخدماتها الإستشارية وكذا الدورات التدريبية والندوات وورش العمل والتوسع الإقليمى والشراكة من أجل التطور وقدم شرحاً وافياً حول تمويل برنامج التعاون الفنى لمنظمة IMO.
كما تحدث المهندس عبد الحميد القيسى مدير عام النقل البرى والبحرى بلبنان عن رقابة دولة الميناء وتكامله مع نظام رقابة دولة العلم من خلال التجربة اللبنانية (الإنجازات والرؤى المستقبلية).
كم تحدث أيضاً السيد لينو فاسالو مدير الإدارة البحرية بمالطا والربان هانز روس خبير المنظمة البحرية الدولية .
الموانى والإتفاقيات الدولية بألمانيا والربان هشام وصفى وسعادة الأستاذ جان لويس بسويل المدير العام للشئون البحرية بفرنسا

وزارة النقل تقود الجهود لتشجيع التبادل التجارى مع دول الكوميسا
بدء الإجراءات التأسيسية لتدشين خط ملاحى منتظم بين دول شرق أفريقيا

بدأت لجنة النقل البحرى بمنظمة الكوميسا فى إتخاذ الخطوات التنفيذية لإنشاء خط ملاحى منتظم بين مصر ودول شرق أفريقيا تنفيذاً لقرار مجلس وزراء نقل الكوميسا الذى إنعقد بشرم الشيخ فى سبتمبر الماضى. وقد بدأت بالإسكندرية 2005/12/17، إجتماعات مجموعة العمل الفنية المكلفة بوضع دراسات الجدوى الفنية والتشغيلية لشركة الكوميسا للنقل البحرى بمشاركة مصر والسودان وزامبيا وكينيا وإثيوبيا وسكرتارية الكوميسا.
وصرح السيد اللواء/ شيرين حسن محمود رئيس قطاع النقل البحرى المصرى الذى رأس الجلسة الإفتتاحية لهذه الإجتماعات التى تستهدف وضع خطوات تنفيذية لإنشاء الخط الملاحى ووضع مواعيد زمنية محددة لدخول الخط إلى الخدمة.
وقد تم إختيار السيد/ مصطفى الأحول رئيس مجلس إدارة شركة تراسمار رئيساً للجنة، وصرح بأنه قد تقرر تحديد يونيو 2006 للإنتهاء من الدراسات الفنية التى تحدد نوعية البضائع المطلوب نقلها بين مصر ودول الكوميسا وتحديد نوع السفن المطلوبة وكذلك وضع النظام الأساسى للشركة التى سيتم المساهمة فيها وإدارتها عن طريق شركات القطاع الخاص والعام وسوف تبدأ الشركة نشاطها الفعلى مع بداية عام 2007 سواء بشراء سفن جديدة أو تجميع أسطول من الشركات العاملة حالياً فى مصر والسودان وكينيا ودول أفريقية أخرى لضمان وجود أسطول متنوع يكفى لجميع أنواع البضائع المطلوب نقلها بين مصر ودول تجمع شرق وجنوب أفريقيا.
وأكد الأستاذ/ مصطفى الأحول أن شركة النقل البحرى ستقود مصدرى ومستوردى البضائع فى أفريقيا للإستفادة من 20 بروتوكول موقع فى إطار الكوميسا ويشمل الأسواق المجمعة الحاصلات الزراعية والقطن والمنسوجات والقهوة وشركة التأمين والأدوية وغيرها.
وسوف تقود الشركة أيضاً العاملين فى مجال التجارة الخارجية من الإستفادة من الخدمات التمويلية التى يقدمها بنك التنمية الإفريقى وشركة تبادل الإعتمادات المستندية بين الدول الأفريقية بنظام سويفت.
وأكد رئيس قطاع النقل البحرى أن الإجتماعات التى بدأت أمس وتنتهى اليوم إستهدفت فى الأساس تقديم إنجاز ملموس يشعر به المواطنون ورجال الأعمال فى دول الكوميسا بدلاً من الكلمات الإنشائية وكما تعكس إصرار الحكومة المصرية وحكومات الكوميسا على تحقيق آمال شعوب القارة والإستجابة الفعلية لمطالب رجال الأعمال بتوفير وسائل النقل بين مصر ودول القارة.
وقد ساهمت كل من كينيا وإثيوبيا، وزامبيا بمدخلاتها ومقترحاتها فى المناقشات الفنية بين خبراء النقل البحرى فى الكوميسا.

إتصل السيد السكرتير العام للمنظمة البحرية العالمية تليفونياً باللواء شيرين حسن محمود رئيس قطاع النقل البحرى وطلب حضوره لعرض وجهة نظر مصر بشأن إشتراكات سفن نقل الغاز الطبيعى ومستويات التدريب والتأهيل لبحارتها والعاملين فى المهام البحرية فى منصات الغاز البحرية فى مؤتمر يعقد فى لندن فى نهاية يناير2006.
ملف مصر قد تقدمت سابقاً بمقترح إضافى تعديلات على بعض المعاهدات والإتفاقيات الدولية لتوائم مع متطلبات الأمن والسلامة العالمية لمنصات الغاز وسفن الغاز وتسهيلات موانى تصدير وإستقبال الغاز ولقى المقترح المصرى ترحيب من المنظمة.
وكان الدكتور جمال مختار قد دعا إلى تحديث وتحديد محتويات مناهج تدريب العاملين فى هذه الصناعة التى تهتم بها مصر جداً وتتوقع مصادر بحرية أن يراهن عليها قطاع النقل البحرى المصرى مستقبلاً نتيجة للإرتفاع المتزايد للإحتياطى المصرى والذى رفع مصر إلى المرتبة السادسة بين مصدرى الغاز الطبيعى فى العالم.
خاصة أن بعض الدول العربية قد وضعت مخططات لشراء أكثر من 72 سفينة نقل غاز.
أمر السيد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل بالتنسيق بين قطاع النقل البحرى والأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى لأخبار الدكتور محمد فرغلى نائب رئيس الأكاديمية والمسئول عن مجمع المحاكيات ومعهد الغاز الطبيعى البحرى لتمثيل اللواء/ شيرين حسن فى هذا المؤتمر

خطـــوط
و
منحنـيات

نشأت الديهى يكتب

حقاً إنه "فكر جديد"

تزوير جديد .. فشل جديد .. فساد جديد
كراسة هذا (الحزب) سرعة صفنه

× الحزب الوطنى يحتاج إلى قرار إزالة. × أكذوبة الفكر الجديد وبرلمان المستقبل.
× كراهية الشعب لهذا الحزب فاقت كل التوقعات.



الفساد .. الفشل .. التزوير .. الكراهية .. ذلك هو الحزب الوطنى الديمقراطى قضايا فساد لم تخطر على بال الشياطين .. فشل ذريع لم تشهده دولة على مستوى العالم، تزوير فاضح مفضوح تخجل من بجاحته البغايا.

لذلك كانت "الكراهية" كراهية الشارع المصرى على إختلاف توجهاته وأطياقته الجميع إتفق على شئ واحد هو (رفض هذا الحزب) لقد فشل الحزب رغم كل الأدوات التى يملكها سواء أدوات مشروعة أو مغتصبة، لقد فشل بالحكومة وفشل من الحكومة وفشل مع الحكومة، أليست حكومة الحزب؟ إنها فيما يبدو حكومة للحزب وهو حزباً للحكومة ورجال الأعمال المستفيدين من الأوضاع الراهنة! لذلك فهو أبداً لم يكن حزباً للشعب ولن يكون، كنت أعيش وأتعايش مع الإنتخابات السابقة ورأيت وسمعت ما لا يصح نشره من بلطجة وتزوير وإستغلال نفوذ .. كان الظلم هو العنوان الرئيسى وكان الشعب هو الضحية وكانت الحرية المزعومة هى الأكذوبة الكبرى، رأيت بأم عينى كيف ينتصر الباطل وكيف ينجح الفاسد، لكن عزائى أن الشعب رغم حالة فقدان الوعى الذى تنتابه كان شاهداً على الكارثة ومطلعا على تفاصيل المأساة لحظة بلحظة، إن نواب الشعب الحقيقيين لم يذهبوا تحت القبة ولم يذهبوا ما دام هناك "ظلم" و"ظلمة" و"ظلمات" إن رجال الحزب الوطنى أسوأ دعاية له، إنه حزب بلا كوادر خلاقة ولا مبدعة ولا مخلصة إنهم مجموعة من المرتزقة والطبالين بلا أجندة ولا أفكار ولا برنامج، لا يوجد شئ إسمه الإنتماء، إن المصالح الشخصية الرخيصة والضيقة هى البرنامج وهى الطموحات الكبرى وليذهب الوطن إلى الجحيم، الحزب يعيش حالة فوضى من الداخل وحالة عدم إحترام من الخارج، رجال الحزب يحاربون بعضهم البعض لا من أجل مبدأ ولا عقيدة وإنما من أجل المصالح الشخصية، إنهار بعض النواب وخرجوا مبكراً من سباق الإنتخابات رغم شعبيتهم الجارفة ورغم نجاحهم من الدورة السابقة بإكتساح – وكان السبب الرئيسى هو أن هؤلاء النواب رفعوا راية الحزب الوطنى وجاءوا مرشحين بإسمه فكان رأى الشعب بضرورة إسقاط كل من يرفع راية هذا الحزب الفاشل الفاسد المزور أعرف نواباً كثيرين شربوا من هذا الكأس المرير – كأس الحزب المسموم أعرف نائباً رشح أول مرة مستقل وصار نائباً فأختاره الحزب فى الدورة التالية فخرج مهزوماً بقرار الشعب، فدخل الإنتخابات التالية مستقلاً فصار نائباً فإختاره الحزب في الإنتخابات التالية فخرج مهزوماً بقرار الشعب .. إنه الدكتور طلعت عبد القوى وكيل لجنة الصحة السابق الذى يقول دخلت الإنتخابات 4 مرات مرتين كتب فيهما مستقلاً ونجحت ومرتين كتب فيهما حزب وطنى وفشلت !! هل العيب فى شخصى أم فى الجماهير أم فى الحزب الذى أختارنى وصرت مرشحاً بإسمه!!

وكان لى صديق آخر من نواب البحيرة نجح فى الدورة الماضية بإكتساح وكان مستقل وإختاره الحزب هذه المرة، وكانت جموع الناخبين يقابلونى ويقولون لى شخصياً صديقك هذا رجل ممتاز ونظيف اليد وخدوم وبرلمانى له مستقبل لكن عيبه الخطير أنه تابع للحزب الوطنى، مشكلته أنه رمز الجمل !!

وبالفعل خرج هذا الرجل المحترم من السباق لا لذنب سوى لأنه مرشح الحزب الوطنى، وسأله أحد القادة الكبار فى الحزب بعد النتيجة المفجعة لماذا وكيف خرجت من السباق؟ لقد كانت كل التقارير الوارده تقول وتفيد بأنك ناجح وتحتاج إلى (واسطة) لتسقط !!! فباغته النائب المجروح ياسيدى» لقد كان الحزب الوطنى هو الواسطة التى أسقطتنى بالضربة القاضية !

أعتقد أن دور الحزب الوطنى يجب أن يتوقف عند هذا الحد ويتم البحث عن إنشاء وتكوين حزب جديد بكوادر جديدة بأفكار جديدة بآلية عمل جديدة، وبشرط ألا يكون قادتها من أبناء لجنة السياسات بل تكون الكوادر من أبناء مصر بطولها وعرضها.. إن أبناء مصر المخلصين كثيرين ولكن يحتاجون إلى مناخ ملائم ونظيف وصحى للعمل والإجادة، إننى وللأسف الشديد عضواً بالحزب الوطنى، حاولت المشاركة البناءة أكثر من مرة لكن عوامل الطرد كانت أقوى بكثير من عوامل الجذب، الجهلة والمرتزقة والعاطلين هم الكوادر وهم القيادات لذلك أبتعد الشباب وهربت القيادات الحقيقية المحترمة من الساحة إننى أتشرف أن أعلن أننى لم أعد عضواً فى هذا الحزب الفاسد الفاشل المزور، لقد أصبحت على يقين أن أمثالى من عشاق هذا الوطن لا مكان لهم تحت سقف حزب قادته صفوت الشريف وكمال الشاذلى وذكريا عزمى ومحمد كمال ومن على مشاكلتهم، إن الشعب أصيب بالإحباط وأنا واحد من هذا الشعب أشعر بالإختناق واليأس، أكاد أنفجر غضباً وكمداً ، لكن لولا بصيص من إيمان فى القلب وطاقة نور تلوح فى الأفق وسط تلك الإخفاقات لكنت الآن فى خبر كان ، إننى أعشق مصر وتراب مصر .. وأعشق الحرية المسئولة .. أكره الفوضى والفساد أبحث عن مشاركة سياسية فعالة، أتمنى أن أكون عنصر بناءاً فعالاً فى وطنى يحتاج كل جهد مخلص ولكن كيف السبيل والوطن مصاب بجلطات متعددة حصلت شرايينه مسدودة والدماء متجمدة إننى أدعو أبناء مصر المخلصين ، إلى تكوين حزب مصرى شعبى يضم أبناء مصر المخلصين يمارس السياسة فى النور ، ويقضى على حالة الفراغ الحزبى الموجودة، ويبعث الأمل فى النفوس المحبطة ، إنا منتظرون.

محطات وأخبار

خبر عاجل

قامت شركة إيفر جرين وكوسكو وهاباج لويد ببدء الخدمة على الخط الجديد من الصين إلى ميناء السخنة بواقع رحلة واحدة أسبوعياً بحجم 2700 حاوية للباخرة الواحدة

المعونة الأمريكية لمصر

صرح فرانسيس ريكاردونى السفير الأمريكى بالقاهرة بأن مصر مازالت أكبر مقلق للمعونة الأمريكية، وأن العام الجارى يتضمن معونات غير عسكرية تصل إلى نصف مليار دولار منها 200 مليون دولار نقداً، والباقى سلع ومعونات وبرامج، وأشار السفير إلى تأييد أمريكا لبرنامج مبارك الخاص بإيجاد 4.5 مليون وظيفة جديدة خلال السنوات الخمس القادمة، وأشار إلى أهمية برنامج الإصلاح السياسى المصرى لأنه يتواكب مع برنامج الإصلاح الإقتصادى، وأن الإدارة الأمريكية تعتبر مصر من أهم الدول بالنسبة لها بعدما إكتسبت مزيداً من الإحترام عندما أصبحت رائدة السلام فى العالم كله وليس فى المنطقة فقط.

قناة فضائية أفريقية

يقوم خبراء الإعلام فى الدول الأعضاء بالإتحاد الأفريقى بإعداد تقرير حول آخر تطورات تنفيذ مبادرة الرئيس حسنى مبارك الخاصة بإنشاء قناة فضائية أفريقية يتم بثها عبر الأقمار الصناعية المصرية. والتى أقرتها قمة الإتحاد الأفريقى التى عقدت فى يوليو الماضى بمدينة سرت الليبية، وسيتم تقديم تقرير الخبراء إلى قمة الإتحاد الأفريقى التى تعقد فى يناير الجارى ويحضرها البروفيسور الفا عمر كونارى رئيس مفوضية الإتحاد الأفريقى، ويشارك فيها خبراء الإعلام الأفارقة وممثلى المنظمات الإقتصادية والمجتمع المدنى.

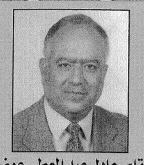
التجارة الصينية بالأرقام

وصلت قيمة التجارة الصينية الخارجية فى الأشهر العشرة الأولى من العام الماضى إلى 1.148 تريليون دولار بزيادة قدرها 24% عن نفس الفترة من عام 2004، وزادت الصادرات بنسبة 31.1% حيث بلغت 613.5 مليار دولار، وكانت نسبة زيادة الواردات 16.7% لتبلغ 534 مليار دولار مما أدى إلى وجود فائض فى الميزان التجارى قدره 80.4 مليار دولار.
وقد بلغت التجارة المتبادلة فى نفس الفترة بين الصين والإتحاد الأوروبى 176.3 مليار دولار، وبينها وبين الولايات المتحدة 172.3 مليار دولار، وبينها وبين اليابان 150 مليار دولار.

إنخفاض الطلب على بناء السفن

تتوقع شركة هيونداى للصناعات الثقيلة – التى تعتبر أكبر شركة لبناء السفن فى العالم – إنخفاض الطلب على بناء السفن بحوالى الثلث – وذلك بسبب الطفرة التى شهدها الطلب على السفن فى الفترة من 2003 إلى 2005 مما أدى إلى تباطؤ نمو حجم البضائع المنقولة بحراً ، وبالتالى دفع شركات الشحن البحرى للتراجع عن طلب سفن جديدة.
وقد صرح "بونج تايك" نائب رئيس الشركة بأنه من المتوقع أن تفوز الشركة بطلبات تصل قيمتها إلى 8.3 مليار دولار بالرغم من إنخفاض الطلبات إلى 5.7 مليار دولار العام الجارى نتيجة لتراجع الطلب على سفن الحاويات عام 2006 الجارى.

البلطجة فى خدمة النقل البحرى الدولى



بقلم: عادل عبد المعطى عوض

محامى بالإستئناف ومجلس الدولة

فوضتنى النقابة العامة للنقل البحرى فى تمثيلها وحضور لجنة تعديل القوانين البحرية أو القوانين ذات الصلة بقانون التجارة البحرية رقم 1990/8، وهى لجنة - مازالت قائمة - دعت لها وتنظمها - الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية. وحضرت أولى جلساتها قبل شهر رمضان الماضى بما يقرب من أسبوعين. ودارت المناقشات حول موضوعات كثيرة مثارة فى هذه القوانين؛ مثل مشكلات تطبيق عقود عمل البحارة مع ملاك مصريين لسفن حاملة الأعلام الأجنبية المتساهلة، ومسألة قانون تسجيل السفن واشهارها والغلو فى الرسوم؛ ومسألة قيد عدم بيع السفن رافعة العلم المصرى إلا بموافقة الوزير.... إلخ.

وقد تقرر فى ذات الجلسة التى كان يرأسها السيد رئيس الهيئة والتى حضرها ممثلون من عدة جهات معنية بالنقل البحرى كغرفة الملاحة وبعض شركات الملاحة وأكاديمية النقل البحرى وآخرين – بأن تكون الجلسة القادمة خاصة بمناقشة وتعديل **قانون تسجيل السفن** وإبداء الملاحظات على مسودة مشروعين للقانون مقدم من الهيئة ذاتها عن طريق بعض أعضاء إدارتى الشئون القانونية والتفتيش البحرى، وبعد إنتهاء شهر رمضان الكريم؛ إتصل بنا الأستاذ ماجد ملوخية المحامى بالهيئة، وأخطرنا بميعاد الجلسة القادمة؛ وقلت له بأننى بصدد إعداد وإرسال إقتراح لرئيس الهيئة؛ لعرضه على السادة الحضور فى الجلسة القادمة وبالفعل قمت بإرسال هذا الفاكس المتضمن إقتراحى؛ وهو خاص بضرورة وضع وإنشاء سجل خاص بالملاك المصريين لسفن رافعة الأعلام السهلة، ليسوا بإعتبارهم ملاكاً وإنما بإعتبارهم **مجهزين لهذه السفن** وينطلق نشاطهم من الموانى المصرية، ومركز الإدارة الرئيسى لهذا النشاط تكون مصر. وقد قلت فى مذكرتنا المرسلة للسيد رئيس الهيئة بأن موضوع الإقتراح لا يخالف القانون الدولى ولا قانون التجارة البحرى، وذلك حتى يوضع حد لمسألة إنعدام المسئولية القانونية لهؤلاء الملاك المصريين تجاه الدولة وأفرادها، حينما تتعرض مصالح الركاب المعتمرين وأصحاب البضائع والبحارة للخطر؛ مع ضياع أموال وحقوق وأنفس؛ بل تعرض هيبة مؤسسات الدولة ذاتها تجاه مواطنيها والمجتمع ككل للإهتزاز وعدم الرضا؛ مثلما حدث فى كارثة العبارة القبرصية "**السلام 95**" بتاريخ 17/ 10/ 2005 والمملوكة لمصريين. وهذه الكوارث البحرية التى إشتهرت بها مصر على مدار عشرين سنة مضت، أصبحت تتكرر من حين لآخر؛ وبصفة دورية، وبمعدل كارثة واحدة من العيار الثقيل كل سنتين ونصف تقريباً !! ويصبح "**المصاروة**" وحكومتهم مع هؤلاء الملاك المصريين لهذه النوعية من السفن حاملة أعلام لدولة **متساهلة** و"**مسهلة**" – مادة مسلية فى الفضائيات والصحف والمجلات العالمية؛ وخاصة المجلات البحرية المتخصصة كالفير بلاى وسى تريد، لكى تسد حاجة هذه المؤسسات الإعلامية لموضوعات ومواد أخبارية وتحقيقات جديدة تزيد من دخلها ورواجها (وإتفرج يا سلام). ثم تقوم الحكومة بعد كل كارثة؛ **وبإستحياء**؛ المفاوضة مع أصحاب الشركة المصرية المالكة لدفع تعويضات لهؤلاء المتضررين الغلابة، وغالباً ما تفشل فى مسعاها المشكور؛ لخضوع السفينة المنكوبة لقانون دولة العلم – هذا؛ إذا كان هناك قانون من أساسه، أو على أكثر تقدير؛ أو إذا كان هناك فى الأساس دولة العلم (المرفوف) موجودة على الخريطة، وأنا أقصد وأعنى الدولة القانونية، بالمفهوم الذى تحدث عنه المرحوم الدكتور عوض المر شيخ القضاة ورئيس المحكمة الدستورية العليا الأسبق، سواء تلك التى وردت فى أحكامه العظيمة أو فى محاضراته القيمة، ومنها محاضرته الرائعة أمام أعضاء **الجمعية البحرية المصرية** عام 1997 !!، وأيضاً هذا إذا لم تكن هذه السفينة المصابة بالزكام القاتل "**أنفلونزا كوارث السفن**" مسجلة فى أكثر من دولة، مثلها مثل اللصوص الذين يحملون أكثر من بطاقة أو جواز سفر ومدون فيهما عدة وظائف أو مهن .!! وتقوم هذه السفينة بتغيير علمها وجنسيتها يومياً حسب أحوال من تعاملهم ونوعهم وقيمتهم ودرجة الرقابة فى مصر .. سواء كانت جادة أم متساهلة مثل دول أعلام سفن الزبالة التى يملكونها ، بعد أن يتخلص منها أسيادهم فى الدول المحترمة. وفى الصيف قبل الماضى حصل مع سفينة يونانية بحمولة 70000 طن . كان محجوز عليها عدة حجوزات لأكثر من جهة بأوامر قضائية، ومنها حجز لدولة علم السفينة ذاتها .. أى اليونان .. تخيلوا يا حضرات ، وكانت تحت حراسة هيئة موانئ البحر الأحمر .. وبقدرة قادر هربت بعد منتصف الليل ، وإستطاعت البحرية القبض عليها فى سفاجا بعد إتصال أجراه قبطان ذات السفينة مع محاميه المصرى وكان **محبوساً** فى كابينة ... وبعد ذلك؛ وبقدرة قادر .. تباع السفينة ويتم تغيير علمها وجنسيتها فى المياه الإقليمية المصرية .. وإضربوا يا خلق رؤوسكم.. يا أصحاب الحقوق بهذه الأوامر القضائية وبحراسة الميناء عرض الحائط .. مادام هناك ناس من بلدنا (**محبة للفلوس**) ، دون أى إعتبار .. ودون أى وازع دينى أو ضمير .. لكن الوزير "الشايب" رحمة الله عليه .. كان له موقف جميل معنا .. مع الحق .. مع إحترام القضاء ..

عزيزى القارئ .. دعنا من هذا الجانب المسئ والمظلم للنقل البحرى المصرى وتاريخه ، أيضاً دعنا ألا نتحدث عن إنتخابات 95 وما أفرزته من بعض عناصر لا تمت للبشرية بصلة .. دعنا من البلطجة والبلطجية والسيوف والسنج والتزوير وتهديد القضاة المشرفين على لجان الإنتخابات .. دعنا ألا نتحدث عن السياسة وأهلها بعد 52 .. دعنا من كل هذا .. ربنا يكرمكم .. لأن هناك جوانب عظيمة أخرى؛ لماذا لا نتحدث عنها .. لماذا لا نتحدث عن **الجوانب المضيئة والإيجابية للبلطجية** فى النقل البحرى العربى !! لا تستغربوا لقولى، فأنا والحمد لله أتمتع حالياً بصحة جيدة بعد العملية الجراحية التى أجريت لقلبى منذ شهور قليلة، وأصبح لقلمى وعقلى "**صلاحية للملاحة**" والإبحار والكتابة فى **مجلة إنترناشيونال** ؛ وإلا ما كان **ربانها ورئيس تحريرها** قد سمح لى بنشر هذه الخواطر .

ما هو الموضوع؟

أثناء إعداد إقتراحى وتأسيسه، تمهيداً لإرساله للسيد رئيس الهيئة المصرية للسلامة البحرية، كنت أراجع بعض كتب الفقه القانونى فى مسألة تسجيل السفن وإشهارها . ومن ضمن هذه المراجع، كتاب عن شرح القانون البحرى للأستاذ الدكتور محمد كامل أمين ملش رحمة الله عليه، وهو بالمناسبة قريب للدكتور فاروق ملش نائب رئيس معهد النقل الدولى واللوجستيات بأكاديمية النقل البحرى، والكتاب طبعة عام 1954، وكنت أقرأ بإستمتاع، لغزارة المادة القانونية والتاريخية معاً، وكان معروف عن الدكتور أمين ملش ولعه بالتاريخ، وهو الوحيد بين أساتذة القانون البحرى والتجارى الذى كان يستعرض الأساس التاريخى للمسائل القانونية، إذا كانت لها صلة بموضوع بحثه، وقد تعلمت منه هذه الفكرة، وأفادتنى كثيراً فى مذكرات الدفاع لبعض الدعاوى التى أباشرها، ومنها دعوى إسترداد رسوم الخدمات الجمركية، حيث وفقت فى أن أبين الأساس التاريخى لفرض هذه النوعية من الرسوم. حيث كانت المفاجأة تتمثل فى أن التجار هم الذين فرضوها على أنفسهم لصالح مصلحة الجمارك .. لصالح مصر والناس فى مصر، لكى تقوم مصلحة الجمارك – وكانت فى هذا الوقت تملك الموانى وتديرها – بإنشاء الأرصفة والساحات وإضاءتها وإقامة الموازين ومعامل التحليل والحجر الزراعى والصحى .. إلخ، وهذا العمل الأهلى المبدع الذى قام به هؤلاء التجار، كان منذ 125 عام وقبل الإحتلال الإنجليزى لمصر ... تخيلوا !! وكنت قد كتبت مقال فى الأهرام الإقتصادى فى سبتمبر من العام الماضى، قد تضمنت معلومات تاريخية عن هذا الموضوع، خدمت فيها كثيراً من المحامين، وأفادت القضاء أيما إفادة. وإذا كان الشئ بالشئ يذكر، فيحضرنى موقف طريف حدث منذ عدة سنوات، حيث كنت قد حضرت مؤتمر دولى عن التحكيم البحرى نظمته أكاديمية النقل البحرى مع مركز القاهرة الإقليمى للتحكيم التجارى الدولى، وكان بدعوة من أستاذى الدكتور فاروق ملش، وبعد إنتهاء اليوم الأخير من أعمال المؤتمر ، ركبت سيارة الدكتور ملش، وكان بجواره المرحوم الدكتور محسن شفيق وهو – لمن لا يعرف قدر هذا الرجل علمياً وإنسانياً – رئيس لجان التشريع فى قانون التجارة البحرية والقانون التجارى وقانون التحكيم التجارى الدولى، ورئيس اللجنة الدولية التى وضعت إتفاقية هامبورج .. إلخ ... وكان معنا فى السيارة دكتور كمال حمدى رئيس محكمتى إستئناف الإسكندرية والقاهرة الأسبق. وبعد أن إنطلقت السيارة، ساد الصمت فترة زمنية، بددها الدكتور كمال حمدى بسؤال وجه للدكتور شفيق عن المحاضرين الأجانب المشتركين فى المؤتمر ، وبالذات السيدات الأسبانيات وإجادتهن للإلقاء والحديث، ومدى ما يتمتعن به من ذوق وجمال عربى أصيل، وسأله عن رأيه فيهن!

وبعد هذه الملاحظة .. ساد الصمت مرة أخرى، ولم ينبس الدكتور شفيق بكلمة أو تعليق. فأردت أنا .. وكنت جالساً بجوار الدكتور الدكتور كمال حمدى – أن أقطع بدورى هذا الصمت، محاولاً من جانبى أن أساعده فى إستدراج الدكتور شفيق للكلام والرد، فقلت موجها حديثى للدكتور كمال حمدى، فيما معناه أن هناك سمة فريدة يختص بها الدكتور محمد كامل ملش وحده دون باقى أساتذة القانون البحرى، وهو ولعه بسرد حكايات تاريخية تخدم موضوع بحثه، وأنه كثيراً ما كان يتحدث عن العرب وأمجادهم وفضلهم فى النقل البحرى، وأن هناك مصطلحات فى القانون البحرى وفى مهنة النقل البحرى أصلها عربى، مثل: القلفطة، والترسانة (دار الصناعة)، وميناء مرسيليا(أصلها مرسى الله) وعددت بعض المصطلحات، وقلت أيضاً: أن العرب فى أسبانيا كان لهم فضل أكبر على الدنيا كلها .. ثم توقفت عن الكلام لعل الدكتور شفيق يتكلم ويرد علينا ويضيف من جعبته أى معلومة .. ويشاركنا الرأى .. فلم يحدث .. وخيم الصمت مرة أخرى علينا، ومر من الوقت ما يزيد على عشرة دقائق والدكتور ملش يقود السيارة بحرص من جنون سائقى سيارات الأجرة وباصات المشروع وزحمة شارع جمال عبد الناصر ..

ويقطع الطريق بتؤدة ... وفجأة وبعد هذا الصمت المريب يتحدث الدكتور شفيق موجهاً كلامه ... ليس لنا أقصد أنا والدكتور كمال حمدى .. إنما موجهاً كلامه للدكتور فاروق ملش الذى كان مشغولاً بقيادة سيارته، وإكتشفت .. أو قل: إكتشفنا نحن .. أنه كان يحضر الرد .. ويستحضر ذاكرة التاريخ للرد علينا خلال فترة الصمت تلك .. فإنفتح فى الكلام كالشلال المتدفق مياهاً وخيرات ... وتحدث بطلاقة عن أمجاد العرب فى أسبانيا فى كذا وكذا .. وأن لهم فضل فى العلوم البحرية والتجارية والقانون.

وتحدث عن إختلاط دماء العرب والأوروبيين فى الأندلس ... ثم تحدث عن الدكتور كامل ملش وقال عنه كلام طيب .. وأنه كان مشترك مع عميد كلية حقوق فرنسا فى تأليف كتاب قانون بحرى كان يدرس على طلبة كلية حقوق باريس، وأنه الوحيد الذى كان يسرد النواحى التاريخية فى كتبه، حتى خيل لنا ونحن نستمع للدكتور محسن شفيق أنه ليس أستاذ قانون بحرى وتجارى فقط .. وإنما هو مؤرخ واع على أعلى مستوى ... وأستاذ لا يمارى من عتاة أساتذة تاريخ القانون.

عائلة البلطجى

نعود إلى كتاب "شرح القانون البحرى" للدكتور أمين ملش، والذى كنت أقرأه .. وأكتشف أنه أورد حكاية تاريخية جميلة تستحق أن تحكى ... فأستسمح القارئ أن أحكيها، لعلى أساهم فى تبديد جزء من واقع النقل البحرى وصور البلطجة .. وسوف أنقل لحضراتكم القصة كما وردت فى صفحة 109 وبدون تعليق منا:

(.... وأختم هذه الحوادث بحادثة الباخرة "شامبليون" الفرنسية التى إصطدمت بالصخور الواقعة تجاه ميناء بيروت الجنوبى، فتمزقت مقدمتها وأتلفت خزانات الوقود فيها، وما لبثت أن إنشطرت جزءين .

وكانت الباخرة فى طريقها من الإسكندرية إلى بيروت، وقد لقيت هذا المصير فى حوالى الساعة الثالثة صباحاً. وكانت قد غادرت مرسيليا فى 15 ديسمبر 1952 وعليها عدد من المسافرين ممن كانوا يعتزمون زيارة الأراضى المقدسة بمناسبة عيدالميلاد. وكان مقرراً أن تصل الباخرة إلى بيروت وحاولت الزوارق البخارية أن تشق الأمواج الثائرة لإنقاذها، ولكنها كانت تعود على الرغم منها، فإن البحر كان يرميها بعيداً فى قلب العاصفة!

وكان المسافرين عليها قد تجمعوا على السطح، عند أعلى نقطة فيها وخشى البحارة أن يذهبوا ضحية الحرائق، ففتحوا خزانات البترول والزيت والمازوت الأسود الذى أحال البحر إلى لون أسود.

وكانت الجماهير المحتشدة على الشاطئ ترى المسافرين وهم يتراكضون فوق السطح، ويركعون على الأرض فى خوف مروع من العاصفة المزمجرة حولهم.

وكان رئيس الجمهورية اللبنانية كميل شمعون، يتمشى على الشاطئ فى عصبية، ويضع رأسه بين يديه مفكراً، يطحن الألم أعصابه، ثم يهتف بالبحارة قائلاً: "يجب أن نعمل أى شئ فمن غير المعقول أن نتخلى عن هؤلاء الأبرياء وهم قاب قوسين أو أدنى منا !!"

ووضع البحارة أرواحهم فى العاصفة وراحوا يجاهدون البحر فى عناد وجبروت، ولكن جميع الجهود ذهبت سدى !! وجاء الليل – ولكن البحر لم يهدأ، والأمواج لم تضعف، وتقطعت خيوط الأمل واحداً بعد آخر فى إنقاذ المائتين وثلاثين بريئاً من بين أشداق الموت.

وفى الصباح وصلت النسافات البريطانية، ولكنها إكتشفت أن الإقتراب من الباخرة ضرب من المستحيل، وفشلت جميع محاولات زوارقها البخارية فى إختراق الأمواج..

وعندما ضعف الأمل وإنقطع الرجاء، تطلعت العيون كلها إلى السماء، تطلب الرحمة من العلى القدير ... أطل زورق أبناء "البلطجى"، وراح يشق أمواج العاصفة فى جرأة أحياناً وفى حذر وترقب أحياناً أخرى.. وكلما كانت الأمواج تقذف بالزورق بعيداً، كان الرجال الأشداء كالمردة يصارعون الموج، حتى إذا خفتت قوته، إرتدوا إلى العاصفة يحاولون إقتحامها من مكان آخر!!

وخيل للجميع فى هذه اللحظات، أن أولاد البلطجى يحاولون المستحيل ... فهل من المعقول أن ينجوا حيث فشل الأسطول البريطانى؟!

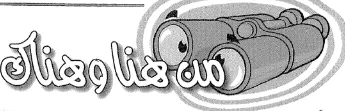
ولكن الجماهير المحتشدة على الشاطئ راحت تزمجر كالرعد، تهتف للأبطال وتحثهم على المثابرة والوصول إلى الباخرة بأى ثمن.

وأخيراً ... وبعد نضال جبار مستمر دام ساعتين، إستطاع زورق "البلطجى" أن يخترق العاصفة ويشق طريقه إلى الباخرة فأنقذوا مائتين وثلاثين طفلا وإمرأة ورجلاً من براثن الموت المحقق!! وقد أنعم رئيس جمهورية فرنسا "على رضوان البلطجى "وسام" اللیجون دونیر" تقديراً لشجاعته، وفاضت صحف العالم وقتئذ بالإشادة به وبرجاله الأفذاذ.)

ألم أقل لحضراتكم منذ قليل .. أن للبلطجية وجه آخر إيجابى!!

لقد أضاف لى الربان محمد بهى الدين مندور معلومة أخرى تاريخية عن هذه العائلة اللبنانية، حيث تم فى الخمسينات مصاهرة بين مرشد – رحمة الله عليه – كان يعمل فى هيئة قناة السويس من عائلة "هنو" – وهى عائلة كانت تعمل فى بوغاز الإسكندرية أيضاً – وبين عائلة البلطجى، حيث إقترن بإحدى بناتهم.

رحم الله الجميع. ومتعكم الله بالصحة والسعادة وطول البال. وكل عام وأنتم بخير.



تدريب كوادر جزائرية

صرح محمد الفقى رئيس الإتحاد التعاونى المصرى للثروة السمكية بأن اللجنة المصرية الجزائرية المشتركة فى مجال الصيد البحرى قررت قيام الإتحاد المصرى بتدريب كوادر جزائرية فى مجال الصيد والإستزراع السمكى وصناعة السفن والصناعات السمكية التحويلية، وسيتم خلال الثلث الأول من العام الجارى عقد الدورة الخامسة للجنة.

لائحة تأشيرات جديدة

أصدرت وزارة الخارجية السعودية لائحة جديدة لمنح التأشيرات لرجال الأعمال والمستثمرين بغرض دعم مسيرة التنمية الإقتصادية التى يشهدها الإقتصاد السعودى لجذب المزيد من الإستثمارات الأجنبية، وتمنح الوزارة تأشيرة رجل أعمال لأصحاب ومالكى الشركات والمؤسسات ورؤساء مجالس الإدارات والمستثمرين من رجال الأعمال، وذلك بغرض تسهيل إجراءات دخولهم إلى المملكة، وتمنح تأشيرة لغرض الزيارة التجارية من قنصليات المملكة مباشرة لممثلى ومندوبى الشركات والمؤسسات الأجنبية الذى يتقدم بطلبهم إتحاد ومجلس الغرف التجارية والصناعية السعودية، وتمنح تأشيرات دخول بغرض الزيارة للأشخاص القادمين لعمل مؤقت مقابل أجر وليس لهم صفة تجارية.

3157 مليون دولار إيرادات قناة السويس فى 11 شهراً

حققت قناة السويس نسبة نمو فى إيراداتها خلال الأحد عشر شهراً الأولى من العام الحالى بلغت 13٪ مقارنة بالأشهر المقابلة من العام الماضى. وبلغت إيرادات القناة 3 مليارات و157 مليون دولار خلال الفترة الممتدة من أول يناير وحتى نهاية نوفمبر من العام الحالى.

جسر الثقة بين الدول العربية

أكد الدكتور حسن يونس وزير الكهرباء والطاقة على ضرورة بناء جسر من الثقة بين الدول العربية المتجاورة حتى يمكن الإعتماد على مشروعات الربط الكهربائى كأحد المصادر الرئيسية للتغذية الكهربائية، وتحقيق الفائدة الإقتصادية المرجوة منه، ولابد من الإستفادة من الخبرات والتجارب الناجحة فى مجال الربط الكهربائى على مستوى العالم خاصة بين الدول الأوروبية، وكذا التجارب العربية الحالية فى المشرق العربى بين ليبيا ومصر والأردن وسوريا، وفى المغرب العربى بين تونس والجزائر والمغرب.

إقرار موازنة الأعوام الخمسة

استضاف بنك التنمية الأفريقى برئاسة الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى – مجلس إدارة صندوق المياه الأفريقى حيث تم إقرار موازنة الأعوام الخمسة القادمة التى تبلغ 5 مليارات و 600 مليون دولار يتم تخصيصهما لتنفيذ مشروعات توفير المياه وإقامة المنشآت لسكان القارة الأفريقية، بجانب التنمية الزراعية، وتوفير الغذاء. وقد وافق مجلس إدارة الصندوق والبنك الأفريقى للتنمية على عقد الإجتماع المقبل فى القاهرة فى شهر إبريل عام 2006.

إتفاقيات دول حوض النيل

صرح الدكتور محمود أبو زيد وزير الموارد المائية والرى، والرئيس الشرفى الدائم للمجلس العالمى للمياه ورئيس المجلس العربى للمياه بأن دول حوض النيل العشرة إتفقت على:

– عدم بيع المياه لأى طرف من الأطراف.
– عدم نقل مياه النهر خارج نطاق دول الحوض.
– ضرورة الإخطار المسبق لدولتى المصب قبل تنفيذ أى مشروعات مائية.
– تنفيذ المشروعات التى تثبت الدراسات الفنية جدواها بشرط عدم الإضرار بأى دولة من الدول النيلية الأخرى نتيجة لهذه المشروعات.

مركز للطوارئ البحرية

تم الإتفاق على إنشاء مركز للمساعدات المتبادلة للطوارئ البحرية بمدينة الغردقة حيث سيتم إفتتاحه خلال شهر يناير الجارى، وقد صرح المهندس ماجد جورج وزير الدولة للشئون البيئية بأن المركز تم إعداده وتزويده بالخبرات والعمالة المدربة للقيام بالمهام التنسيقية بين جميع دول إقليم البحر الأحمر وخليج عدن لمواجهة إصطدام السفن أو جنوحها وحوادث التلوث البحرى بالزيت والمواد الضارة والتى تتعلق بالنقل البحرى والإنفجارات الناجمة عن أنشطة التنقيب عن البترول والمواد التى تعرض البيئة البحرية للأخطار.





أخبار من فوق السحاب

رئيس إتحاد «الأفرا»

عقدت اللجنة التنفيذية لإتحاد شركات الطيران الأفريقية إجتماعها فى جوهانسبرج حيث تم بالإجماع إنتخاب المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران رئيساً لإتحاد «الأفرا» فى دورته الجديدة، وذلك تقديراً «لدور مصر للطيران الرائد فى مجال النقل الجوى».

طائرات جديدة لمصر للطيران

صرح المهندس عاطف عبد الحميد رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران بأن الشركة ستقوم بشراء 8 طائرات، وذلك فى إطار خطتها لزيادة عدد طائرات أسطولها إلى 60 طائرة بحلول عام 2010، وقد سبق للشركة أن تعاقدت على شراء 12 طائرة طراز «بوينج 737/ 800» ويتم استلامها اعتباراً من العام الجارى وحتى عام 2009.

جوائز عالمية للقطرية

فازت شركة الخطوط الجوية القطرية بلقب شركة الطيران الرائدة فى الشرق الأوسط، وذلك بعد حصولها على أربع جوائز عالمية فى فعاليات الدورة الثانية عشر لمعرض لندن العالمى، وتملك الشركة القطرية أسطولا مكون من 42 طائرة تنطلق رحلاتها إلى 66 محطة فى العالم، وقد حصل رئيس الشركة أكبر الباكر على لقب شخصية عام 2005.

شركات طيران خاصة

صرح الفريق أحمد شفيق وزير الطيران بأن المرحلة المقبلة ستشهد تشجيع وتبسيط إجراءات إنشاء شركات طيران خاصة فى مصر بإستثمارات مصرية أو عربية أو أجنبية، وذلك لمواكبة النمو فى حركة النقل الجوى بما يتناسب مع مكانة مصر، وسوف يتم تركيز أولويات العمل فى قطاع الطيران المدنى خلال المرحلة القادمة على تطوير المطارات حسب أحدث المقاييس العالمية، وتنمية القوى البشرية العاملة فى مجال الطيران المدنى.

كتاب يحوى كل المعلومات

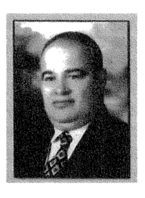
أصدرت مصر للطيران لأول مرة فى تاريخها كتاباً للتشغيل يحتوى على جميع المعلومات عن مواعيد الرحلات من جميع نقاط التشغيل فى العالم، وقد صرح محمد منير رئيس القطاع التجارى بأن هذا الكتاب سيجعل ميناء القاهرة الجوى منطقة ترانزيت عالمية خاصة بعد بداية تطبيق سياسة طرق الأبواب، حيث يكون بمقدور أى راكب فى العالم تتبع جميع الرحلات التى يستقبلها المطار والرحلات التى تقلع منه.

درع الإياتا لمصر

قرر الإتحاد الدولى للنقل الجوى «الأياتا» إهداء مصر «درع الأياتا»، وذلك بمناسبة مرور 60 عاماً على إنضمام مصر للطيران إلى الإتحاد، وتقديراً لدورها الرائد فى مجال النقل الجوى على المستويات المحلية والإقليمية والدولية، وكعضو مؤسس للأياتا.

ميدتيرانيان لصيانة وإصلاح السفن

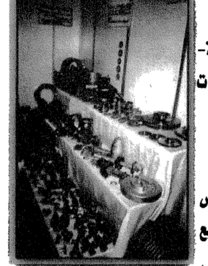
ورواجناحنا فى المعرض المصاحب للمؤتمر البحرى الدولى التاسع ماردكون 9





توريدات بحرية- تموين سفن- مقاولات- تجارة جميع منتجات الكاوتشوك لهاتشات العنابر والأبواب القاطعة للمياه والمبرايط والفندر

نشـــاط الشـركة



مهندس/ عادل الشوبرى
مهندس/ إيهاب عادل الشوبرى

إصلاح السفن:

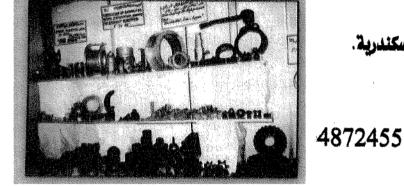
ماكينات رئيسية ومولدات، طلمبات الطرد المركزية، الترسية- الترددية- المكبسية-تصنيع مواسير وعزل المواسير والسخانات- ودوائر العادم- الكورتات بمادة الأبوكس- معدات كهربائية ولف مواتير مغناطيسية.

توريدات بحرية:

بلوف ومواسير وجميع المقاسات والطرازات (ارمتو- نحاس- صلب - استانلس استيل) وصلات تمدد كاوتشوك- خراطيم الضغط العالى- ميكانيكال سيل جميع الطرازات- رولمان بلى.

تصنيع:

ممبرايط- زراجين أغطية العنابر- فلاتر نحاس- وصلات تمدد استانلس استيل لخطوط مواسير العادم من ٤٢:١ كبالنج كاوتشوك لجميع أنواع الطلمبات وماكينات الديزل. وعلى استعداد لتنفيذ جميع الأسطمبات- امبيلر طلمبات الكاوتشوك- الأويل رنج- الأويل سيل.



العنوان:

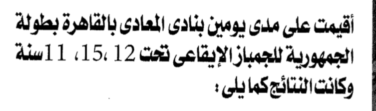
30,28,18ش موطش باشا الجمرك-الاسكندرية.

مكتب الميناء: باب 1أمام المرور الساحلى

ص.ب 1027إسكندرية

ت: 4819250-4806392 ف: 4872455

بطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعى لعام 2005



أقيمت على مدى يومين بنادى المعادى بالقاهرة بطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعى تحت 12، 15، 11سنة وكانت النتائج كما يلى :

بطولة الجمهورية تحت 12 سنة

الفردى العام

1- ماريز فريد شوقى (الشمس)

2- سارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)

3- ياسمين محمد رستم (سبورتنج)

أداة الحبل

1- ماريز فريد شوقى (الشمس)

2- سلمى محمد (المعادى)

3- ياسمين محمد رستم (سبورتنج)

أداة الشريط

1- ماريز فريد شوقى (الشمس)

2- سارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)

3- ساره بدوى (سبورتج)

أداة الصولجان

1- ماريز فريد شوقى (الشمس)

2- سارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)

3- ياسمين محمد رستم (سبورتنج)

أداة الكرة

1- ماريز فريد شوقى (الشمس)

2- ياسمين محمد رستم (سبورتنج)

3- سارة أحمد عبد اللطيف (سموحة)

تحت 12 سنة



تحت 12 سنة



تحت 12 سنة



الأستاذ / ممدوح أبو حسين رئيس نادى المعادى يسلم الجائزة للاعبة ياسمين رستم

تابع بطولة الجمهورية للجمباز الإيقاعى لعام 2005

بطولة الجمهورية تحت 15 سنة

الفرق
1- الجزيرة
2- سبورتنج
3- سموحة

الفردى العام
1- ميار رجب (الشمس)
2- مى النجار (سموحة)
3- مى علاء الدين (الجزيرة)

أداة الحبل
1- ميار رجب (الشمس)
2- مى علاء الدين (الجزيرة)
3- سهير أحمد (الصيد)

أداة الشريط
1- ميار رجب (الشمس)
2- دينا حمدى (الجزيرة)
3- أسماء نادر (سبورتنج)

أداة الصولجان
1- ميار رجب (الشمس)
2- دينا حمدى (الجزيرة)
3- سلمى نادر (سبورتنج)

أداة الطوق
1- ميار رجب (الشمس)
2- سلمى نادر (سبورتنج)
3- مى النجار (سموحه)



تحت 15 سنة

بطولة الجمهورية تحت 11 سنة

أداة الكرة
1- هبة البورينى (الجزيرة)
2- هنا مطصفى (الصيد)
3- أهداب وائل (الصيد)

أداة الطوق
1- هبة البورينى (الجزيرة)
2- أهداب وائل (الصيد)
3- هنا مطصفى (الصيد)

الفردى العام
1- هبة البورينى (الجزيرة)
2- هنا مطصفى (الصيد)
3- أهداب وائل (الصيد)

أداة الحبل
1- هبة البورينى (الجزيرة)
2- أهداب وائل (الصيد)
3- هنا مطصفى (الصيد)

أداة الشريط
1- هبة البورينى (الجزيرة)
2- هنا مطصفى (الصيد)
3- أهداب وائل (الصيد)

تحت 11 سنة



بطلات نادى سبورتنج



الأستاذ/ممدوح أبو حسين رئيس نادى المعادى والأستاذه/إيمان همام رئيس اللجنة الفنية للجمباز الإيقاعى يتوسطان اللاعبات

شكر وتقدير:
تتقدم إدارة المجلة بالشكر الجزيل والتقدير للسيد الأستاذ أحمد رجب حسين على حسن تعاونه معها.

مجتمع إنترناشونال



فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم زفاف محمد حليمش إلى الآنسة/ إيمان كريمة الزميل الفاضل محمد خليفة وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما بالزفاف المبارك

فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم بحمد الله زفاف المهندس/ طارق أحمد إلى الزميلة الآنسة/ صفاء القلاوى وأسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين وأسرتيهما بالزفاف المبارك وتتمنى لهما كل سعادة وهناء



أجمل التهانى للعروسين الأستاذ/ أحمد عبد الرازق وعروسه هدى عبد الرحيم



فى حفل بهيج جمع الأهل والأصـدقـاء تم زفـاف الأسـتـاذ/ محمد أحمد حافظ الهريدى من شركة إسكندرية لتداول الحاويات علـى الآنـسـة/ سـوزان أحمد العباسى ألف مبروك للعروسين

أجمل التهانى للعروسين يحيى دسوقى بميناء الإسكندرية وعروسه سامية من الحاج إمام يوسف بقطاع النقل البحرى

تهنئة



المهندسة / رحاب محمد عبد الهادى "المدرس المساعد بزراعة سابا باشا - الإسكندرية".
ألف مبروك إجتيازك الإختبار التأهيلى للدكتوراه ..
زوجك (م / محمد رمزى عوض)

مكتب الأستاذ/ عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا يهنئ السيد الأستاذ/ عصام سالم برئاسة مجلس إدارة شركة مصر للتجارة الخارجية ونرجو لسيادتكم دوام التوفيق والنجاح

منظمة الجمارك العالمية تمنح شهادات تقدير لـ4 خبراء مصريين

قررت منظمة الجمارك العالمية منح شهادة تقدير لأربعة من قيادات مصلحة الجمارك المصرية ، وذلك تكريماً لجهودهم الإستثنائية فى خدمة الجمارك المصرية وتيسير حركة التجارة العالمية . فقد منحت المنظمة شهادات تقدير لكل من رئيس قطاع المنطقة الشمالية والغربية محمد حسن محمود، ورئيس الإدارة المركزية لجمارك المحمودية والمنطقة الغربية عدلى عبد الرازق حسن، ورئيس الإدارة المركزية للشئون القانونية الدكتور محمد نجيب السيد، ومدير عام الفحص بالأشعة نائب رئيس وحدة التطوير الجمركى محمود محمد أبو العلا.

عيد ميلاد سعيد

الأسـتـاذ/ فـوزى أحمد مـنـدور مـديـر عـام كبير أخصائى العلاقات العامة هيئة ميناء الإسكندرية يهنئ حفيدته كريمة محمد صالح بعيد ميلادها السعيد وعقبال مائة سنة



أسراء محمد مصطفى — منار محمود محمد القليعى — مروان مدحت

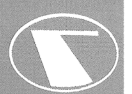
درع التفوق لمريديان هليوبوليس

بمناسبة الإحتفال بيوم السياحة العالمى تحت رعاية الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء، تم تكريم فندق مريديان هليوبوليس وذلك بمنحه شهادة تقدير للجهد الذى بذله الفندق فى حركة تنشيط السياحة فى مصر

ويظهر فى الصورة الدكتور / أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء والمهندس / أحمد المغربى - وزير السياحة وهما يسلمان شهادة التقدير ليورج ليمبر - مدير عام فندق مريديان هليوبوليس



فى إطار بث روح التعاون بين الشركات قام فندق مريديان هليوبوليس بالاشتراك فى دورة "موبينيل" الثانية لكرة القدم والتى أقيمت خلال شهر رمضان على ملاعب نادى الجزيرة، وقد إستمتع فريق المريديان بالمباريات الودية التى كانت تقام بينه وبين فرق الشركات العالمية المشاركة فى هذه الدورة
ويظهر فى الصورة من اليمين
أكرم زغلول - مدير إدارة الموارد البشرية مع فريق كرة قدم فندق مريديان هليوبوليس



للعام التاسع على التوالى



ترافكو أفضل شركات السياحة المصرية



بمناسبة الإحتفال السنوى بيوم السياحة قام معالى الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء بتسليم قيادات مجموعة شركات ترافكو جوائز التفوق فى مجالات السوق السياحى المختلفة بعدما إستطاعت الشركة العملاقة الفوز بلقب الشركة الأفضل للعام التاسع على التوالى، حيث حققت الشركة أعلى معدل جذب للسائحين بلغ 593.094 سائح، وهو ما يأتى إستمرار للتميز والتفوق الذى تحققه المجموعة تحت قيادة السيد / حامد الشيتى رئيس مجلس الإدارة الذى تسلم جائزة المركز الأول من السيد رئيس الوزراء وذلك بحضور السيد أحمد المغربى وزير السياحة والفريق أحمد شفيق، وزير الطيران للحفل الكبير الذى أقيم بفندق هيلتون دريم.

وبجانب لقب الشركة الأولى، حصدت ترافكو العديد من الجوائز الأخرى وهى، جائزة أفضل المنشآت المحافظة على البيئة لفندق Soly Mar Pioneers بالواحات الخارجة وتسلمها الأستاذ توفيق القاضى مدير عام فنادق سوليمار، الذى تسلم أيضاً جائزة أفضل المنتجعات السياحية بالمناطق النائية لشركة أم الجريفات، وحصلت أيضاً شركة Alpitour group Egypt على المركز السادس للشركات الأقل من خمس سنوات تواجد فى السوق، وتسلمها الأستاذ خالد يسرى مدير قسم Alpitour.

والجدير بالذكر أن نجاحات ترافكو المستمرة بالسوق السياحى المصرى تأتى إنعكاساً لنظام الإدارة الذى تتبعه الشركة منذ ما يزيد عن ربع قرن، حيث وصل عدد العاملين بها إلى 11 ألف موظف من أكفأ الكوادر السياحية بمصر، وتمتلك ترافكو 1040 غرفة فندقية عائمة، و8265 غرفة فندقية ثابتة، بالإضافة إلى 800 سيارة سياحية.





مجموعة شركات ترافكو